

Vorlage für die Sitzung des Senats am 03.09.2024

Neuaufstellung Lärmaktionsplan 2024

A. Problem

Alle fünf Jahre ist die Lärmbelastung für die verschiedenen Arten des Umgebungslärms durch eine Lärmkartierung zu ermitteln und der Lärmaktionsplan zu überprüfen bzw. zu überarbeiten. Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet nach § 47b BImSchG „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Der bestehende Lärmaktionsplan von 2014 wurde auf Basis der Lärmkartierung 2017 überprüft. Seit der neuen Kartierung 2022 ist eine neue Berechnungsvorschrift anzuwenden, wodurch ein Vergleich mit vorherigen Kartierungsergebnissen nur sehr eingeschränkt möglich sind. Aufgrund der deutlichen Abweichungen zu vorherigen Kartierungsdaten ist eine Neuaufstellung des Lärmaktionsplans erforderlich.

B. Lösung

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in der Stadtgemeinde Bremen ist SUKW zuständig und koordiniert im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Mitwirkung relevanter Fachbehörden und Unternehmen, welche für Prüfungen und Umsetzungen wie beispielsweise der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zuständig sind.

Wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung 2023/2024 war die behördenübergreifende Zusammenarbeit in Unterarbeitsgruppen sowie eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung.

Nach der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im März 2023 wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt, der bereits im April 2024 von der städtischen Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft und der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung zur Kenntnis genommen wurde.

Nach Kenntnisnahme in beiden Deputationen erfolgte die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans. Zur Finalisierung des Lärmaktionsplans wurden sowohl Änderungsbedarfe aufgrund von Beiträgen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung als auch Überarbeitungen aufgrund von aktualisierten Bearbeitungsständen eingearbeitet.

Ziel ist nach erfolgter Beschlussfassung der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung am 14. August 2024 und der städtischen Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft am 15. August 2024 des Lärmaktionsplans 2024 die Kenntnisnahme des Senats und die Weiterleitung an die Stadtbürgerschaft.

Nach Beschlussfassung der Deputationen Umwelt, Klima und Landwirtschaft und Mobilität, Bau und Stadtentwicklung mussten folgende redaktionelle Änderungen im Lärmaktionsplan vorgenommen werden:

- Seite 50, Kapitel 9: Im ersten Absatz „Nutzung“ statt „Nachbarschaft“
- Seite 50, Kapitel 9.1: Im letzten Absatz das Wort „jedoch“ gestrichen
- Seite 51, Kapitel 9.2.1: Im ersten Absatz die Vertretungen „der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE) und der Wirtschaftsförderung Bremen“ hinzugefügt

Der beschlossene Lärmaktionsplan ist spätestens am 18.11.2024 an den Bund zu melden.

C. Alternativen

Keine Alternativen. Gesetzlich vorgeschrieben. Enge Abstimmung mit relevanten Fachbehörden und Unternehmen und Durchführung von zwei Öffentlichkeitsbeteiligungen.

D. Finanzielle / Personalwirtschaftliche Auswirkungen / Genderprüfung / Klimacheck

Die Vorlage des Lärmaktionsplans 2024 und dessen Beschluss hat keine finanziellen Auswirkungen. Sollten Maßnahmen, die dort 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.

Genderbezogene Fragestellungen werden in konkreten Umsetzungsmaßnahmen beachtet. Genderbezogene Auswirkungen durch die Neuaufstellung des Lärmaktionsplans sind nicht bekannt.

Die Beschlüsse in der Senatsvorlage haben, auf Basis des Klimachecks, voraussichtlich keine Auswirkungen auf den Klimaschutz. Weitere Angaben:

Hinweise zu vorgelagerten (Umwelt-)Prüfungen:

Der Lärmaktionsplan stellt eine Sammlung zahlreicher Einzelmaßnahmen dar, die positive Wirkungen auf die Lärmsituation in Bremen haben. Der Großteil der Maßnahmen wird aber nicht aus Lärmschutzgründen umgesetzt bzw. erfolgt die Umsetzung als eigenständige Projekte. Daher erfolgen Klimaprüfungen im Rahmen der Umsetzung der Einzelprojekte.

Maßnahmen zum Lärmschutz gegenüber Straßenverkehr, wie die Ausweisung von Tempo 30, werden voraussichtlich auch positive Auswirkungen auf das Klima haben.

E. Beteiligung/ Abstimmung

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2023/2024 erfolgten enge Abstimmungen in den drei folgenden Unterarbeitsgruppen.

Unterarbeitsgruppe Straßenverkehr: Amt für Straßen und Verkehr, Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS), Referat 50 und das Gesundheitsamt.

Unterarbeitsgruppe Schienenverkehr: SBMS, Referat 50, Bremer Straßenbahn AG, Gesundheitsamt und DB Netz AG.

Unterarbeitsgruppe Ruhige Gebiete: SBMS, Referat 71, SUKW, Referat 26, Gesundheitsamtes und Vertreterinnen der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 10.

Zudem gab es Beteiligungen des Senators für Inneres und Sport, der Autobahn GmbH des Bundes, der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, der Handelskammer Bremen, der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zur Verfügung, der Flughafen Bremen GmbH sowie der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz und dem Senator für Inneres und Sport abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Einer Veröffentlichung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit in Form einer Pressemitteilung steht nicht entgegen. Der Pressestelle des Senats wird ein Textentwurf übersendet.

Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

Der Senat nimmt den Lärmaktionsplan 2024 zur Kenntnis und beschließt die Mitteilung des Senats und deren Weiterleitung an die Bremische Bürgerschaft (Stadtbürgerschaft) mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 03.09.2024**

Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen (Vierte Stufe)

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Senatsbeschluss zum „Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen (Vierte Stufe)“ mit der Bitte um Kenntnisnahme noch in der September-Sitzung.

Alle fünf Jahre ist die Lärmbelastung für die verschiedenen Arten des Umgebungslärms durch eine Lärmkartierung zu ermitteln und der Lärmaktionsplan zu überprüfen bzw. zu überarbeiten. Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet nach § 47b BImSchG „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Seit der neuen Kartierung 2022 ist eine neue Berechnungsvorschrift anzuwenden, wodurch ein Vergleich mit vorherigen Kartierungsergebnissen nur sehr eingeschränkt möglich sind. Aufgrund der Abweichungen zu vorherigen Kartierungsdaten ist eine Neuaufstellung des Lärmaktionsplans erforderlich.

Wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung 2023/2024 war die behördenübergreifende Zusammenarbeit sowie eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der beschlossene Lärmaktionsplan ist spätestens am 18.11.2024 an den Bund zu melden.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 14. August 2024 und die städtische Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft hat am 15. August 2024 den Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen beschlossen.

Nach Beschlussfassung der Deputationen Umwelt, Klima und Landwirtschaft und Mobilität, Bau und Stadtentwicklung mussten folgende redaktionelle Änderungen im Lärmaktionsplan vorgenommen werden:

- Seite 50, Kapitel 9: Im ersten Absatz „Nutzung“ statt „Nachbarschaft“
- Seite 50, Kapitel 9.1: Im letzten Absatz das Wort „jedoch“ gestrichen
- Seite 51, Kapitel 9.2.1: Im ersten Absatz die Vertretungen „der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE) und der Wirtschaftsförderung Bremen“ hinzugefügt.

Die Vorlage des Lärmaktionsplans 2024 und dessen Beschluss hat keine finanziellen Auswirkungen. Sollten Maßnahmen, die dort 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.

Beschlussempfehlung:

Bitte um Kenntnisnahme in der September-Sitzung.

Die Senatorin für Umwelt,
Klima und Wissenschaft



Freie
Hansestadt
Bremen

Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen (Vierte Stufe)

gemäß der

Richtlinie 2002/49/EG

des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002

über die

Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie)

und § 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Stand: 01.07.2024

Impressum

Herausgeberin:

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft,
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Koordination, Bearbeitung und Redaktion:
Referat 22 – Immissions- und Strahlenschutz

Mit Unterstützung von

Ecolo – Agentur für Ökologie und Kommunikation

Jakobistraße 20
28195 Bremen

Stapelfeldt Ingenieurgesellschaft mbH

Wilhelm-Brand Str. 7
44141 Dortmund

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	9
1.1	Lärmwirkungen	9
1.2	Ziel der Lärmaktionsplanung	11
1.3	Historie der Lärmaktionsplanung	12
2	Rechtlicher Hintergrund	14
2.1	Lärmkartierung	14
2.2	Lärmaktionsplanung	15
2.3	Rechtsgrundlage Lärmschutzmaßnahmen	15
3	Ergebnisse der Lärmkartierung	16
3.1	Neue Berechnungsvorschriften	16
3.2	Ergebnisse Lärmkarten - statistische Daten	19
4	Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung.....	24
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit	25
5.1	1. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	25
5.2	2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	26
5.3	Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans	26
6	Straßenverkehr.....	28
6.1	Sachstand	28
6.2	Maßnahmen aus Lärmschutzgründen	29
6.2.1	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.....	29
6.2.2	Verbesserung der Fahrbahnoberfläche	31
6.2.3	Bisherige Schallschutzprogramme.....	33
6.2.4	Maßnahmen an Bundesstraßen und Autobahnen	33
6.3	Verkehrsentwicklungsplan und Mobilitätskonzepte	35
6.3.1	Verkehrsentwicklungsplan und Green City Masterplan.....	36
6.3.2	Elektromobilität	36
6.3.3	Ausbau des ÖPNV	36
6.3.4	Radverkehr	37
6.3.5	Förderung des Umweltverbundes	38
6.3.6	Car-Sharing.....	39
6.3.7	Sonstiges	39
6.4	Zusammenfassung Maßnahmen Straßenverkehrslärm.....	39
6.5	Langfristige Strategie.....	40
7	Schienenverkehr.....	40
7.1	Bundeseigene Schienenstrecken	41

Lärmaktionsplan Stadt Bremen 2024 - Vierte Stufe

7.1.1	Maßnahmen der Deutschen Bahn in der Stadt Bremen	41
7.1.2	Freiwillige Maßnahmen der Stadtgemeinde Bremen – Bedarfsanalyse Bahnlärm	43
7.2	Nicht bundeseigene Schienenstrecken	44
7.3	Bremer Straßenbahnen AG	44
8	Luftverkehr	45
8.1	Bisherige Maßnahmen	46
8.1.1	Änderungen im Luftfahrthandbuch	46
8.1.2	Passiver Schallschutz	47
8.2	Geplante Maßnahmen	49
9	Industrie, Gewerbe, Häfen	50
9.1	Herausforderung Transformation Stahlwerke	50
9.2	Entwicklungen Industriehafen und Umgebung	51
9.2.1	Runder Tisch Oslebshausen	51
9.2.2	Lärmmessungen Industriehafen	52
9.2.3	Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb	53
9.2.4	Austausch Ansiedlungsstrategien	54
10	Ruhige Gebiete	54
10.1	Rechtliche Grundlagen	54
10.2	Bisherige und laufende Maßnahmen	55
10.2.1	Überprüfung und Anpassung der Gebietsdefinitionen	56
10.2.2	Veränderungen in der Gebietskulisse	57
10.2.3	Übernahme und Darstellung im Flächennutzungsplan	63
10.2.4	Übernahme der Gebietskulisse in das Landschaftsprogramm	63
10.3	Langfristige Strategie	63
11	Bauleitplanung	64
11.1	Flächennutzungsplan	64
11.2	Bebauungspläne	65
12	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	65
12.1	Austausch Veranstaltungslärm	66
12.2	Lärm durch Laubbläser	67
12.3	Lärmquelle Wärmepumpe und stationäre Anlagen	67
12.4	Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitungen	68
12.5	Änderungsgesetz zum Ortsgesetz über die öffentliche Ordnung	68
13	Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen	68
14	Zusammenfassung und Ausblick	69
15	Verzeichnis der Quellen und Literatur	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Farbschema der Pegelbänder in der DIN 45682 [18]	17
Abbildung 2: Bilder des bereits fertiggestellten 1. Bauabschnitts (BA) (links) und des noch nicht begonnenen 2. BA (rechts) in der Langen Reihe	32
Abbildung 3: Entwicklung Ruhige Gebiete Werderland und Dungen See aufgrund der Gewerbelärmkartierung 2022	60
Abbildung 4: Entwicklung Ruhige Gebiete südlich des Flughafengeländes	61
Abbildung 5: Entwicklung des Ruhigen Gebiets Rekumer Geest aufgrund Vorrangfläche Windenergie mit zwei errichteten Windenergieanlagen	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beschreibung der wichtigsten nichthörbaren gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärm [2].	9
Tabelle 2: Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm [3]	11
Tabelle 3: Vom Sachverständigenrat empfohlene Auslösekriterien	12
Tabelle 4: Zahl belasteter Menschen an Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen	20
Tabelle 5: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen .	20
Tabelle 6: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen	20
Tabelle 7: Zahl belasteter Menschen am Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen	20
Tabelle 8: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen	21
Tabelle 9: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen	21
Tabelle 10: Zahl belasteter Menschen am Haupteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	21
Tabelle 11: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Haupteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	21
Tabelle 12: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Haupteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	22
Tabelle 13: Zahl belasteter Menschen am Gesamteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	22
Tabelle 14: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Gesamteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	22
Tabelle 15: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Gesamteisenbahnnetz in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG	22
Tabelle 16: Zahl belasteter Menschen von Hafen- und Industrieanlagen in der Stadtgemeinde Bremen	23
Tabelle 17: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch Hafen- und Industrieanlagen in der Stadtgemeinde Bremen	23

Tabelle 18: Zahl belasteter Menschen durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen	23
Tabelle 19: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen.....	23
Tabelle 20: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen	24
Tabelle 21: Übersicht der Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans	26
Tabelle 22: Bereits in Prüfung befindliche Straßen für eine Ausweisung von Tempo 30	30
Tabelle 23: Zukünftig zu prüfende Straßen für eine Ausweisung von Tempo 30.....	31
Tabelle 24: Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A), Quelle: 16. BImSchV	34
Tabelle 25: Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A), Quelle: Bundeshaushaltsgesetz	34
Tabelle 26: Lärmwirkung verschiedener Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beschränkung; Quelle: [23].....	40
Tabelle 27: Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A), Quelle: Bundeshaushaltsgesetz	42
Tabelle 28: Prioritätenliste der Bedarfsanalyse Bahnlärm aus dem Jahr 2017, erste drei Maßnahmen [24].....	43

Anlagenverzeichnis

Anhang A: Berichte zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 1: Bericht zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Bericht zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Anhang B: Ruhige Gebiete

Anlage 1: Vorgehen Überprüfung Flächenkulisse Ruhige Gebiete 2014

Anlage 2: Tabellarische Übersicht Gebietskulisse Ruhige Gebiete 2024

Anlage 3: Kartendarstellung Gebietskulisse Ruhige Gebiete 2024

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
ASV	Amt für Straßen und Verkehr
BAB	Bundesautobahn
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4)
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung(en) zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMUV	Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BremImSchG	Bremisches Immissionsschutzgesetz
BSAG	Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft
BUB	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6)
BUF	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4)
CNOSSOS	Common Noise Assessment Methods, europäische Grundlage für die deutsche Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie bzw. deren Berechnungsvorschriften
CO ₂	Kohlendioxid
DFS	Deutsche Flugsicherung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
FBG	Flughafen Bremen GmbH
FluglärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
FNP	Flächennutzungsplan
IGW	Immissionsgrenzwerte
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan
L _{DEN}	Lärmindex der Lärmkartierung für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht (24 Stunden, den = day, evening, night)
L _{Night}	Lärmindex der Lärmkartierung für den Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr
L _r	Beurteilungspegel von einer Straße nach RLS-90
LSA	Lichtsignalanlage (z.B. Ampel)
MIV	motorisierter Individualverkehr, z.B. PKW, LKW
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr, z.B. Bus, Straßenbahn
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
SBMS	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, ab 2023
SchlärmschG	Schienenlärmschutzgesetz
SKUMS	Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, bis 2023
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Lärmaktionsplan Stadt Bremen 2024 - Vierte Stufe

Abkürzung	Bedeutung
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SUKW	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, ab 2023
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor gewerblichem und industriellem Lärm
UAG	Unterarbeitsgruppe
UBA	Umweltbundesamt
ULR	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Lärm vom 25.06.2002 (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002), Umgebungslärmrichtlinie
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WEA	Windenergieanlage
WHO	World Health Organization , Weltgesundheitsorganisation

1 Einleitung

Das Thema Lärm spielt in der Betrachtung einer vom Menschen beeinflussten Umwelt eine wesentliche Rolle. Lärmaktionspläne haben das Ziel, durch konkrete Maßnahmen die Lärmsituation in einer Stadt zu verbessern und die Lärmbelastung der Bewohner:innen zu reduzieren. Grundlage ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ULR) von 2002 [1], die 2005 in deutsches Recht umgesetzt wurde, indem in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ein sechster Teil für die Lärminderungsplanung eingefügt wurde. Umgebungslärm bezeichnet nach §47b BImSchG „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“. Die Lärmbelastung ist für die verschiedenen Arten des Umgebungslärms durch eine Lärmkartierung alle fünf Jahre zu ermitteln. Für den Ballungsraum Bremen wurden Lärmkarten für die Lärmquellen Straßenverkehr, landeseigener Schienenverkehr (Bahnstrecken der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), Farge-Vegesacker Eisenbahn sowie Anschlüsse der Hafeneisenbahn), Flugverkehr sowie Gewerbe, Industrie und Häfen erstellt. Auf der Grundlage der Lärmkarten von 2022 wurde ein neuer Lärmaktionsplan erstellt, mit dessen Hilfe es ermöglicht werden soll, Lärmprobleme wo möglich zu reduzieren und dafür Maßnahmen zu entwickeln.

Für die Lärmkartierung und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in der Stadtgemeinde Bremen ist die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft zuständig.

Bezügliche der Haupteisenbahnstrecken des Bundes und an allen Eisenbahnstrecken des Bundes in Ballungsräumen führt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Lärmkartierung durch und ist für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig.

1.1 Lärmwirkungen

Unter Lärm sind wie zuvor bereits beschrieben belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche zu verstehen, die auf die Umwelt und damit auch den Menschen einwirken. Lärm löst in Abhängigkeit von der Stärke, der Frequenzzusammensetzung, der Einwirkungsdauer und der Einwirkungszeit (Tag oder Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus. Die Wahrnehmung und Bewertung von Lärm unterliegt komplexen psychophysiologischen Prozessen. Die für die Gesundheit entstehenden Risiken und Gefahren bewegen sich von der allgemeinen Belästigung über körperliche Reaktionen bis hin zu direkten Wirkungen im Ohr, wie Tinnitus oder Schwerhörigkeit (siehe auch Tabelle 1). Hinzu kommen viele weitere physiologische, psychologische, subjektive und intersubjektive Reaktionen durch eine erhöhte Lärmexposition.

Tabelle 1: Beschreibung der wichtigsten nichthörbaren gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärm [2].

Art der Auswirkung	Beschreibung
Belästigung	Sie ist eine der häufigsten Reaktionen auf Lärm und wird als eine Stressreaktion beschrieben, die ein breites Spektrum an negativen Gefühlen umfasst, darunter Störung, Unzufriedenheit, Kummer, Unmut, Irritation und Belästigung. Die individuelle Reaktion auf Lärm hängt

Art der Auswirkung	Beschreibung
	<p>nicht nur vom Expositionsniveau, sondern auch von kontextuellen, situativen und persönlichen Faktoren ab. Lärm kann physiologische Stressreaktionen auslösen, die langfristig die Entwicklung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zur Folge haben können.</p>
Schlafstörung	<p>Der Schlaf dient dazu, lebenswichtige Funktionen in unserem Körper zu ermöglichen. Lärm unterbricht den Schlaf, verringert die Schlafkontinuität und Gesamtschlafdauer, was sich auf die Wachsamkeit, die Arbeitsleistung und die Lebensqualität auswirken kann. Schlafmangel führt unter anderem zu Veränderungen des Glukosestoffwechsels und der Appetitregulation, eine beeinträchtigte Gedächtniskonsolidierung und eine Funktionsstörung der Blutgefäße. Langfristige Schlafstörung kann auch zu kardiovaskulären Gesundheitsproblemen führen.</p>
Herz-Kreislauf und metabolische Auswirkungen	<p>Lärm ist ein wichtiger Risikofaktor für chronische Krankheiten. Lärmbelastung löst im Körper Stressreaktionen aus, die zu einem Anstieg des Blutdrucks, einer veränderten Herzfrequenz und einer Ausschüttung von Stresshormonen führen. Darüber hinaus können die mit der Lärmbelastung verbundenen kardiovaskulären und metabolischen Auswirkungen auch eine Folge der durch die nächtliche Lärmbelastung verursachten Verschlechterung der Schlafqualität sein, neben anderen zusätzlichen oder miteinander verbundenen Mechanismen. Diese chronischen Auswirkungen können zu einer vorzeitigen Sterblichkeit führen.</p>
Kognitive Entwicklung bei Kindern	<p>Verkehrslärm wirkt sich in vielerlei Hinsicht auf Kinder aus: Er senkt ihre Motivation, verringert die Sprachverständlichkeit, das Hörverständnis und die Konzentration, führt zu Belästigungen und Störungen und erhöht die Unruhe. Infolgedessen können Kinder, die in der Schule Verkehrslärm ausgesetzt sind, eine schlechtere Lesefähigkeit, ein schlechteres Gedächtnis und schlechtere Leistungen aufweisen. Kognitive Beeinträchtigungen könnten auch mit der Lärmbelastung zu Hause während der Nachtstunden zusammenhängen, die zu schlechter Laune, Müdigkeit und schlechterer Leistung am nächsten Tag führen kann.</p>

Neben diesen direkten Zusammenhängen zwischen Lärmpegeln und den gesundheitlichen Auswirkungen wie Belästigung, Schlafstörung oder kardiovaskuläre Folgen werden auch weitere Auswirkungen diskutiert [3]. Die Frage, inwieweit Umweltlärm an der Entstehung einiger Arten Brustkrebsarten beteiligt sein könnte, ist in der bisherigen Forschung noch nicht eindeutig geklärt worden [4] [5] [6]. Ebenfalls wird vermutet, dass lärmbedingter psychischer Stress Atemwegserkrankungen verschlimmern kann [7]. Auch ernsthafte psychische Gesundheitsprobleme wie Depressionen und Angstzustände, aber auch körperliche Inaktivität werden mit Lärm in Verbindung

gebracht [8] [9] [10] [11]. Daneben wurden Zusammenhänge zwischen Verkehrslärm und Lebensstilfaktoren, wie Rauchen, Alkoholkonsum oder Medikamenteneinnahme berichtet [12] [13].

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat errechnet, dass durch Umgebungslärm in Westeuropa jährlich mindestens eine Million gesunde Lebensjahre verloren gehen. Gesunde Lebensjahre, auch behinderungsfreie Lebenserwartung genannt, konzentrieren sich auf die Lebensqualität, die in einem gesunden Zustand verbracht wird und nicht auf die Quantität gemessen an der Lebenserwartung. Allein durch lärmbedingte ischämische Herzerkrankungen beträgt der Verlust 61.000 gesunde Lebensjahre; im Falle von kognitiven Beeinträchtigungen bei Kindern beträgt der Verlust 45.000 gesunde Lebensjahre. Schlafstörungen, die durch Umgebungslärm verursacht werden, führen nach dieser Studie sogar zu einem Verlust von 903.000 gesunden Lebensjahren [3].

Rund 8,5 Mio. Menschen in Deutschland leben tagsüber, abends und nachts mit einer Lärmbelastung durch den Straßenverkehr, die über den von der WHO ermittelten Belastungspegeln zum Schutz vor gesundheitlichen Auswirkungen durch Straßenverkehrslärm liegen [14].

Handlungsbedarf besteht vorrangig zur Verbesserung der Nachtruhe. Die Lärmmin- derung an der Quelle soll dabei Vorrang vor passivem Schallschutz am Gebäude haben, weil damit insgesamt die Lärmbelastung sinkt.

Die Empfehlungen der Leitlinie der WHO sind in Tabelle 2 aufgeführt. Diese Empfeh- lungen definieren einen Expositionspegel, oberhalb dessen eine relevante negative Auswirkung auftreten kann, ausgedrückt als L_{DEN} und L_{Night} , die den Außenlärm als Jahresdurchschnitt ausdrücken.

Tabelle 2: Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm [3]

	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Flugverkehr
L_{DEN}	53 dB	54 dB	45 dB
L_{Night}	45 dB	44 dB	40 dB

Bei der Ausweisung neuer Wohnbebauung haben sich die Ressorts Bau, Umwelt und Gesundheit ergänzend zu den Orientierungswerten der DIN 18005 in der „Ver- einbarung zum Schallschutz in der städtebaulichen Planung“ vom 01. März 2016 auf weitere einzuhaltende städtebauliche Standards geeinigt. Gemäß dieser Vereinba- rung ist nach gegenwärtigem Stand unter bestimmten Voraussetzungen die Planung von Wohnbebauung bei Lärmbelastungen bis maximal 60 dB(A) nachts möglich. Auf der Grundlage neuerer gesundheitlicher Bewertungsgrundlagen zur Lärmbelastung wird vom Gesundheitsressort eine Herabsetzung des Maximalwertes auf 55 dB(A) nachts angestrebt, da dies zugleich der Auslösewert vergangener Lärmaktionspläne war.

1.2 Ziel der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie zielt europaweit einheitlich auf eine Vermeidung und Verminderung schädlichen Umgebungslärms. Im Nationalen Verkehrslärmschutzpa- ket II der Bundesregierung wurde eine Verminderung der Belästigung durch Lärm im Straßenverkehr um 30% als Ziel in den Jahren von 2008 bis 2020 angestrebt. Die

Verkehrsministerkonferenz hat sich zuletzt 2019 dafür ausgesprochen, das Nationale Verkehrslärmschutzpaket aus dem Jahre 2008 erneut zu aktualisieren, um effektiv den Verkehrslärmschutz in Deutschland weiter auszubauen [15]. Diese politischen Prozesse sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

Die Umgebungslärmrichtlinie hat das Ziel, die Lärmproblematik durch den Verkehr vor Ort zu erfassen und Maßnahmen gegen Lärmbelastungen auf den Weg zu bringen. Die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie in Deutschland weist aber Schwächen auf, die Lärmbelastung konnte bisher noch nicht ausreichend reduziert werden [16]. Auch die europäische Kommission hat mit dem Aktionsplan „Null-Schadstoff“ als eines der Hauptziele formuliert, bis 2030 die Zahl der Menschen, die in der EU chronisch durch Verkehrslärm gestört werden, im Vergleich zu 2017 um 30% zu senken [17].

Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen herbeizuführen. Insbesondere soll einer Verschlechterung der Lärmsituation entgegengewirkt werden.

Mit Lärmaktionsplänen sollen auch Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Für die Festlegung eines ruhigen Gebiets im Sinne der ULR muss objektiv ein Mindestmaß an Ruhe vorhanden sein. Konkrete Vorgaben für einen Lärmgrenzwert, die Größe oder Auswahlkriterien gibt es nicht, so dass ein Beurteilungsspielraum besteht.

Der Lärmaktionsplan soll der Stadt- und Bauleitplanung als Grundlage dienen, um Lärm Aspekte zu berücksichtigen und eine Wohnqualität im städtischen Raum zu gewährleisten.

Die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) bereits 2004 formulierten Umwelthandlungsziele sind im Umweltgutachten 2020 in Kapitel 5 ausdrücklich als Empfehlungen zu Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen worden (Tabelle 3) [16]. L_{DEN} (24-Stunden Tag-Abend-Nacht Lärmindex) stellt einen Grad der Belästigung durch Lärm über den gesamten Tageszeitraum dar. L_{Night} kann als Maß für Schlafstörungen in der Nacht betrachtet werden, da nur die Zeit zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr betrachtet wird.

Tabelle 3: Vom Sachverständigenrat empfohlene Auslösekriterien

	Zeitraum	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

1.3 Historie der Lärmaktionsplanung

Lärmkarten für die Stadtgemeinde Bremen wurden in den Jahren 2007, 2012 und 2017 erstellt. Auf Basis der Lärmkarten 2007 und 2012 wurde ab 2008 und ab 2013 jeweils ein Lärmaktionsplan entwickelt. Der vorherige Lärmaktionsplan von 2014 (Stand vom 10. Juni 2014) wurde im Januar 2015 der Stadtbürgerschaft als Senatsvorlage zur Kenntnis gegeben. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung

2017 wurden im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung beide vorangegangenen Lärmaktionspläne überprüft.

Überprüfung und Fortschreibung der Lärmaktionspläne 2009 und 2014 (3. Stufe)

Gemäß § 47d Absatz 5 BImSchG wurden die Lärmaktionspläne 2009 und 2014 überprüft. Zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans (3. Stufe) erfolgte Ende 2020 eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Auf der Internetseite der Umweltbehörde wurden umfangreiche Informationen und relevante Unterlagen zur Verfügung gestellt. Bürgerinnen und Bürger konnten im Zeitraum vom 15.10.2020 bis 15.11.2020 und die Ortsämter vom 09.11.2020 bis 04.12.2020 ihre Anregungen, Hinweise und Vorschläge zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans einreichen. Die Beteiligung war sowohl über ein Formular auf der Homepage zum Lärmaktionsplan, per E-Mail an eine dafür eingerichtete E-Mail-Adresse als auch über die Postanschrift möglich. Insgesamt bezogen sich 66 % aller eingegangenen Beiträge auf den Straßenverkehrslärm. Bezüglich der Beiträge zum Straßenverkehr bilden Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung an Autobahnen sowie ein Tempolimit von 30 km/h im städtischen Bereich die Schwerpunkte. Das Autoposing wurde als dritthäufigste Straßenverkehrslärmquelle genannt.

Für den ersten Lärmaktionsplan galten als Auslösekriterium Werte von 60 dB(A) nachts (22-6 Uhr) und 70 dB(A) über 24 Stunden. Für den zweiten Lärmaktionsplan wurden diese Werte um jeweils 5 dB(A) gesenkt. Der Schwerpunkt lag auf Lärminderungsmaßnahmen des Straßenverkehrslärms. Während 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 galten, wurden im zweiten Aktionsplan 100 betroffene Anwohner: innen mit Lärmwerten nachts >55 dB(A) als Mindestwert herangezogen.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligungen in 2013 und 2014 der 2. Stufe 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.

Im Rahmen beider Lärmaktionspläne wurde jeweils ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt. Die Programme liefen 2010 und 2014 für jeweils ein Jahr und konnten 480 bzw. 300 Personen durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes entlasten.

Aus beiden Aktionsplänen blieben zwei Maßnahmen offen, bei denen der Austausch des Fahrbahnbelages (Asphalt statt Pflaster) auf zwei Straßen vorgesehen war. Nicht umgesetzt wurde diese Maßnahme in den Straßen Steffensweg und Lange Reihe. Von allen geprüften Maßnahmen erreichte der Umbau im Steffensweg über eine Länge von 990 m die höchste Anzahl von Entlasteten bei >2 dB(A) Lärminderung über 24 Stunden. In der ersten Aktionsplanung waren es 1.096 und in der zweiten 1.030 Entlastete >2 dB(A) nachts. In der Langen Reihe hingegen ist der Umbau über 790 m im ersten und zweiten Lärmaktionsplan mit jeweils 406 Entlastete >2 dB(A) nachts verbunden.

Die Überprüfung hat ergeben, dass die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 im Vergleich zu denen von 2007 und 2012 keine bedeutsame Entwicklung zeigten. Es gab keine signifikanten Zunahmen an Lärmbetroffenen und keine erheblichen Veränderungen von Verkehrsströmen und zudem wurden einzelne Projekte wie der Lückenschluss an Bahnlinien hinsichtlich der Bedarfsanalyse Bahnlärm unabhängig vom

Lärmaktionsplan bereits gestartet. Aus diesen Gründen wurde eine Neuaufstellung eines Lärmaktionsplans erst nach der damals bevorstehenden Lärmkartierung 2022 geplant. Mit den 2022 zu aktualisierenden Lärmkarten stand die vierte Runde der Lärmaktionsplanung an und hatte die Besonderheit, dass erstmalig neue Berechnungsverfahren anzuwenden waren. Folglich wird sich aufgrund der europäischen Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (CNOSSO-EU) durch Änderungen der ULR und der Verordnung über die Lärmkartierung die lokale Lärmsituation relevant ändern und die Neuaufstellung eines Lärmaktionsplans begründen.

2 Rechtlicher Hintergrund

Die Europäische Union (EU) hat bereits 2002 auf Probleme durch Umgebungslärm reagiert und die EU-Umgebungsrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG, ULR) [1] erlassen. Die ULR verpflichtet die Mitgliedstaaten, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm nach einheitlichen Kriterien zu ermitteln. Die Richtlinie verfolgt das Ziel, die Lärmbelastung zu verringern und den Schutz ruhiger Gebiete zu erreichen.

Die EU-Richtlinie ist 2005 mit den §§ 47a bis f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt worden, in denen Vorgaben zur Lärmminierungsplanung enthalten sind. Dies gilt für den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind. Der Anwendungsbereich gilt nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

2.1 Lärmkartierung

Für die Bewertung des Lärms sind nach § 47c BImSchG in Verbindung mit der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV Lärmkarten für die Umgebungslärmarten Straßenverkehr, Flugverkehr, Schienenverkehr sowie Gewerbe, Industrie und Häfen zu erstellen. Nach § 47d BImSchG sind daraus abzuleitende Lärmaktionspläne (LAPe) zu entwickeln, mit denen Konzepte zur Lärminderung dargestellt werden sollen.

Zwecks Vergleichbarkeit der Kartierungsergebnisse werden EU-weit einheitliche Berechnungsverfahren und Kenngrößen (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} und der Nachtlärmindex L_{Night}) verwendet. Die Ergebnisse basieren rein auf rechnerisch ermittelten Werten. Messungen sind für die Ermittlung nicht vorgesehen. Die Lärmpegel werden in der Lärmkartierung jeweils in 5dB-Pegelbändern farblich dargestellt. Die Farbdarstellung erfolgte bis 2017 in Anlehnung an die DIN 18005. Seit 2022 wird das aktualisierte Farbschema der DIN 45682 genutzt.

Die strategischen Lärmkarten waren erstmals im Jahr 2007 zu erstellen und sind alle fünf Jahre zu überprüfen und zu überarbeiten. Für die Stadtgemeinde Bremen wurden Lärmkarten der Jahre 2007, 2012, 2017 und 2022 erstellt.

Für die Lärmkartierung nach ULR wurden bisher in Deutschland vorläufige Berechnungsverfahren angewendet. Ab der Lärmkartierung 2022 sind die gemeinsamen europäischen Berechnungsverfahren verpflichtend anzuwenden. Nähere Informationen zu den neuen Berechnungsverfahren siehe Kapitel 3.1.

2.2 Lärmaktionsplanung

Nach § 47d BImSchG sind aus den erstellten Lärmkarten abzuleitende Lärmaktionspläne (LAPe) zu entwickeln. Die zuständigen Behörden stellen Lärmaktionspläne auf, mit deren Hilfe es ermöglicht werden soll, Lärmprobleme wo möglich zu reduzieren und dafür Maßnahmen zu entwickeln und zwar für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen, von nicht bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken, von Großflughäfen sowie von Ballungsräumen.

Ebenso wie die Lärmkarten alle fünf Jahre zu erstellen sind, ist ein Lärmaktionsplan in einem Turnus von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Lärmaktionspläne haben den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG zu entsprechen und die nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a – f BImSchG enthalten keine konkreten Lärmpegel, welche als Grenzwerte oder Orientierungswerte für die Ergreifung von Lärminderungsmaßnahmen herangezogen werden können. Aufgrund des Fehlens von europaweiten oder nationalen Grenzwerten wurden für die Stadtgemeinde Bremen in der Vergangenheit Auslöseschwellenwerte auf L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) festgelegt. Auslöseschwellen sind keine einzuhaltenden Grenzwerte, sondern Wertepaare, die eine Prüfung auf mögliche Lärminderungspotentiale auslösen. Eine Realisierung von Maßnahmen steht immer unter dem Vorbehalt der Finanzierung und Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien. Aufgrund hoher Betroffenheiten oberhalb von 55 dB(A) wird sich bei den in den folgenden Kapiteln beschriebenen Maßnahmen im Regelfall auf die Entlastung der am höchsten betroffenen Personen konzentriert. Langfristiges Ziel soll es aber sein, alle Betroffenen oberhalb des genannten Wertepaares wo möglich zu entlasten.

2.3 Rechtsgrundlage Lärmschutzmaßnahmen

Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen eines LAPs erfolgt durch die jeweils für diese Maßnahme zuständige Behörde.

Bezüglich der Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Absatz 6 BImSchG auf § 47 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 6 BImSchG: die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“. Gemäß § 47d Absatz 6 BImSchG enthält der Lärmaktionsplan keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (bspw. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Absatz 1 Nummer 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 75 Absatz 2 Satz 3 VwVfG). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan

aufgenommen wurden. Demzufolge stellt der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage für Lärmschutzmaßnahmen dar. Details am Beispiel von Tempo 30 sind in Kapitel 6.2.1 zu finden. Neben den Regelungen z.B. der TA Lärm, der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) oder straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für Tempo 30 gibt es zusätzlich auch Förderrichtlinien für freiwillige Maßnahmen, auf die kein Gesetzesanspruch für Betroffene besteht, die im Rahmen verfügbarer Gelder nach Haushaltsgesetz mit in den Förderrichtlinien genannten Bedingungen umgesetzt werden. Dies betrifft zum Beispiel die freiwillige Lärmsanierung an Bundesfernstraßen durch die Autobahngesellschaft (vgl. Kapitel 6.2.4) und an Schienenwegen durch die Deutsche Bahn (vgl. Kapitel 7.1.1).

Hinsichtlich der Festlegung von Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan sind im deutschen Recht die Lärmindizes nach § 2 der 34. BImSchV anders definiert als z.B. die Beurteilungspegel der TA Lärm, der 16. BImSchV und des FluglärmG. Die Lärmindizes nach § 2 der 34. BImSchV sind A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel für die Zeiträume L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night} , wobei der Betrachtungsdauer ein Jahr beträgt. Die genannten Lärmindizes und die Beurteilungspegel der zuvor genannten Regelwerke können nicht unmittelbar miteinander verglichen werden. Daher können die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Beurteilungen nach anderen fachrechtlichen Vorgaben immer nur eine Orientierung darstellen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen beispielsweise in Frage:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung sowie
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.

3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Stadtgemeinde Bremen erfüllt die Kriterien der ULR für Ballungsräume aufgrund ihrer Einwohnerzahl von mehr als 100.000 Personen. Im Ballungsraum wurden alle wesentlichen Lärmquellen jeweils getrennt kartiert. Im Einzelnen wurden Lärmkarten für den Straßenverkehr, den Schienenverkehr, den Flugverkehr sowie die Hafen- und Industriegebiete erstellt.

Die verwendeten Lärmindizes sind A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel in Dezibel.

3.1 Neue Berechnungsvorschriften

Die Berechnungen der Lärmkartierungen der bisherigen drei Stufen 2007, 2012 und 2017 erfolgten nach den vorläufigen Berechnungsmethoden VBUF (Fluglärm), VBUI (Industrie und Gewerbe), VBUS (Straßenverkehrslärm) und VBUSch (Schienenverkehrslärm), da eine nach Anhang II der Umgebungslärmrichtlinie vorgesehene einheitliche Berechnungs- und Bewertungsmethode noch nicht vorlag.

Als europaweit einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Flug sowie der Industrie wurden im Jahre 2015 die so genannten Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSOS-EU) im Amtsblatt der EU veröffentlicht. Die Berechnungen für die Lärmkartierung 2022 erfolgten nach der zwischenzeitlich eingeführten deutschen Umsetzung CNOSSOS-DE bzw. der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)“ (BUB) [19], der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen“ (BUF) [20], und der „Berechnung zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) [21]. Ziel der neuen Berechnungsvorschrift ist es, neue Erkenntnisse bei der Schallausbreitung und die Entwicklungen im Geräuschverhalten von Lärmquellen wie PKW, LKW und Flugzeugen besser abzubilden.

Die neuen Berechnungsvorschriften nach BUB, BUF und BEB haben einige Änderungen und Ergänzungen gegenüber den vorherigen vorläufigen Vorschriften zur Folge. Je nach Lärmquelle sind die Pegelbänder teilweise deutlich breiter, so dass bei nur leichten Änderungen der Eingangsdaten deutlich mehr betroffene Personen vorhanden sind. Bei den erstellten und veröffentlichten Lärmkarten ist auch neu, dass sich das Farbschema für Pegelbänder entsprechend der DIN 45682 geändert hat. Das Farbschema ist in Abbildung 1 dargestellt.

Farben	L _{DEN}	L _{Night}
		ab 45 bis 49 dB(A)
		ab 50 bis 54 dB(A)
	ab 55 bis 59 dB(A)	ab 55 bis 59 dB(A)
	ab 60 bis 64 dB(A)	ab 60 bis 64 dB(A)
	ab 65 bis 69 dB(A)	ab 65 bis 69 dB(A)
	ab 70 bis 74 dB(A)	ab 70 dB(A)
	ab 75 dB(A)	

Abbildung 1: Farbschema der Pegelbänder in der DIN 45682 [18]

Weitere Änderungen betreffen z.B. zusätzliche statistische Daten zur Störwirkung von Geräuschen. Geändert hat sich auch die Berechnungsart bei der Bestimmung der Betroffenenanzahlen, welche nicht mehr wie bisher gleichmäßig auf alle Berechnungspunkte einer Fassade verteilt werden, sondern alle Betroffenen auf 50 % der lautesten Fassade verteilt werden, wodurch sich höhere Betroffenenanzahlen ergeben.

Straßenverkehr

Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straßen erfolgten nach der Berechnungsvorschrift BUB. In getrennten Karten werden das kartierte Hauptverkehrsstraßennetz (>3 Mio. Kfz/Jahr) sowie die Straßen des gesamten, im Rahmen der Lärmkartierung 2017 berücksichtigten Straßennetzes ab einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 1.000 dargestellt. Da sich das Verkehrsmodell Bremen zur Zeit der Kartierung in einer Überarbeitungsphase befand, wurden die Verkehrszahlen von 2017 herangezogen. Bei den Verkehrszahlen von 2017 wird ein eher ungünstiger Fall angenommen, da die Verkehrszahlen in der Praxis abgenommen haben. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass eine Verkehrszu- oder Verkehrsabnahme von 10 % nur einer Pegelveränderung von ca. 0,3 bis 0,4 dB(A) entspricht. Eine Verdopplung der Verkehrszahlen hätte eine Pegelzunahme von 3 dB(A) zur Folge. Da die Datengrundlage

der Kartierungen 2017 und 2022 identisch sind, müssten Einflüsse aufgrund der neuen Berechnungsvorschrift erkennbar sein. Bei der Lärmkartierung 2022 ergeben sich deutlich breitere Pegelbänder, so dass die von Lärm betroffenen Flächen größer sind und mehr Gebäude in höheren Pegelbändern als 2017 liegen.

Nichtbundeseigene Schienenstrecken

Im Bremer Stadtgebiet wurden die nichtbundeseigenen Schienenwege der BSAG sowie der Farge-Vegesacker Eisenbahn und Anschlüsse der Hafeneisenbahn kartiert. Die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn wurde als Haupteisenbahnstrecke mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr kartiert. Die Kartierung der Hafeneisenbahn umfasst neben den Gleisabschnitten in Hemelingen und Grolland erstmalig auch den Bereich des Inlandshafens (stadtbremische Industriehäfen). Für die Kartierung von bundeseigenen Schienenstrecke ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig.

Flugverkehr

Bei dem innenstadtnahen Verkehrsflughafen in Bremen handelt es sich gemäß § 47b Absatz 5 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht um einen „Großflughafen“, da das Verkehrsaufkommen nicht über 50.000 Flugbewegungen (Starts und Landungen) pro Jahr beträgt. Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen in Bremen liegt deutlich unterhalb des Schwellenwertes von 50.000 Flugbewegungen. Die Kartierung des Fluglärms erfolgte aufgrund der Lage des Bremer Flughafens innerhalb des Ballungsraums der Stadtgemeinde Bremen, in dem nach § 4 der 34. BImSchV auch sonstige Flugplätze als Lärmquelle mit erheblichem Umgebungslärm zu kartieren waren. Das Bezugsjahr der jährlichen Gesamtflugbewegungen für die Lärmkartierung 2022 war das Jahr 2019, da die folgenden Jahre aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen geringen Gesamtflugbewegungen nicht repräsentativ sind.

Hafen- und Industriegebiete

Die genutzten Daten für Hafen- und Industriegebiete sind die des Berechnungsmodells aus dem Jahr 2017 und wurden auf Aktualität geprüft. Gegenüber 2017 waren 2022 die Flächenquellen auch spektral zu berechnen, so dass die vorliegenden Daten aus 2017 entsprechend der Tabelle C1 der BUB-D anhand der Referenzspektren für Industrie- und Gewerbeanlagen angepasst wurden.

Belastetenzahlen

Nach der neu anzuwendenden Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) wurden erstmals alle Einwohner:innen eines Wohngebäudes auf die lautere Hälfte der Fassadenpunkte verteilt. Bei vorherigen Kartierungsrunden kam noch das Gleichverteilungsprinzip zur Anwendung, bei dem alle Einwohner:innen gleichmäßig auf alle Seiten eines Hauses, also auch ggf. leisere Seiten, verteilt wurden. Durch die neue Verteilung finden lärmabgewandte Grundrissgestaltungen in der Berechnung keine Berücksichtigung mehr.

Zudem wurden mit der Kartierung 2022 erstmals geschätzte Zahlen der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen ermittelt. Die geschätzten Zahlen für starke Belästigung und starke Schlafstörungen sind für alle Verkehrslärmquellen anzugeben, während die berechneten Fälle ischämischer Herzkrankheiten ausschließlich für den Straßenverkehr anzugeben sind.

3.2 Ergebnisse Lärmkarten - statistische Daten

Gemäß der ULR wurden die Ergebnisse der Lärmbetroffenheit in Lärmkarten mit Iso-phonen-Bändern in 5 dB-Stufen dargestellt. Die folgenden Lärmkarten wurden erstellt:

1. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Hauptstraßennetz) L_{DEN}
2. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Hauptstraßennetz) L_{Night}
3. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Gesamtstraßennetz) L_{DEN}
4. Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Gesamtstraßennetz) L_{Night}
5. Strategische Lärmkarte Schiene Land (Haupteisenbahnnetz) L_{DEN}
6. Strategische Lärmkarte Schiene Land (Haupteisenbahnnetz) L_{Night}
7. Strategische Lärmkarte Schiene Land (Gesamteisenbahnnetz) L_{DEN}
8. Strategische Lärmkarte Schiene Land (Gesamteisenbahnnetz) L_{Night}
9. Strategische Lärmkarte Industrie + Häfen L_{DEN}
10. Strategische Lärmkarte Industrie + Häfen L_{Night}
11. Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{DEN}
12. Strategische Lärmkarte Flugverkehr L_{Night}

Bestandteile der Lärmkarten sind neben der graphischen Darstellung der Lärmsituation tabellarische Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten innerhalb der Iso-phonen-Bänder wohnen, über die lärmbelasteten Flächen und die geschätzte Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie über die geschätzte Zahl der gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen. Für die Analyse der gesundheitlicheren Auswirkungen und Belästigungen sind die geschätzten Zahlen der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörung anzugeben. Die Ermittlung erfolgt nach Anhang III der ULR auf der Basis der Expositions-Wirkungs-Beziehungen je nach Lärmquellenart.

Die statistischen Daten sind in den folgenden Tabellen dargestellt. Die Anzahl lärmbelasteter Menschen, Wohnungen und Einrichtungen wurden (mit Ausnahme von Schulen und Krankenhäusern) nach Maßgabe der Berechnungsvorschrift auf 100 auf- bzw. abgerundet. Eine Zahl von 0 in den Tabellen entspricht einer tatsächlichen Anzahl zwischen 0 und 49, bzw. bei Flächen zwischen 0 und 0,49 km².

Hauptverkehrsstraßen

Tabelle 4: Zahl belasteter Menschen an Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	98.600	über 50 bis 54	77.800
über 60 bis 64	51.600	über 55 bis 59	44.600
über 65 bis 69	35.300	über 60 bis 64	23.600
über 70 bis 74	14.700	über 65 bis 69	2.800
über 75	1.300	über 70	700

Tabelle 5: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen

gesundheitsschädliche Auswirkung und / oder Belästigung	Lärmindex [dB(A)]	Belastete
starke Belästigung	L _{DEN}	34.700
starke Schlafstörung	L _{Night}	9.900
ischämische Herzkrankheiten	L _{DEN}	100

Tabelle 6: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch Hauptverkehrsstraßen der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	113	95.900	118	17
> 65 dB(A)	41	24.400	26	6
> 75 dB(A)	8	600	1	0

Gesamtstraßennetz

Tabelle 7: Zahl belasteter Menschen am Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	127.600	über 50 bis 54	114.200
über 60 bis 64	91.000	über 55 bis 59	76.900
über 65 bis 69	61.700	über 60 bis 64	32.600
über 70 bis 74	19.700	über 65 bis 69	4.100
über 75	1.900	über 70	1.100

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen

Auswirkung und/oder Belästigung	Lärmindex [dB(A)]	Belastete
starke Belästigung	L _{DEN}	53.200
starke Schlafstörung	L _{Night}	15.100
ischämische Herzkrankheiten	L _{DEN}	100

Tabelle 9: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Gesamtstraßennetz der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	135	143.800	170	25
> 65 dB(A)	49	39.700	42	7
> 75 dB(A)	9	900	1	0

Haupteisenbahnnetz

Tabelle 10: Zahl belasteter Menschen am Haupteisenbahnnetz (Farge-Vegesacker Eisenbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	4.000	über 50 bis 54	2.600
über 60 bis 64	1.500	über 55 bis 59	1.300
über 65 bis 69	1.000	über 60 bis 64	1.000
über 70 bis 74	700	über 65 bis 69	400
über 75	100	über 70	0

Tabelle 11: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Haupteisenbahnnetz (Farge-Vegesacker Eisenbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

Auswirkung und/oder Belästigung	Lärmindex [dB(A)]	Belastete
starke Belästigung	L _{DEN}	1.500
starke Schlafstörung	L _{Night}	700

Tabelle 12: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Haupteisenbahnnetz (Farge-Vegesacker Eisenbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	2	3.500	8	1
> 65 dB(A)	0	900	2	0
> 75 dB(A)	0	0	0	0

Gesamteisenbahnnetz

Tabelle 13: Zahl belasteter Menschen am Gesamteisenbahnnetz (Straßenbahn, Hafenbahn, Privatbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	21.600	über 50 bis 54	21.400
über 60 bis 64	21.300	über 55 bis 59	17.400
über 65 bis 69	9.900	über 60 bis 64	1.400
über 70 bis 74	800	über 65 bis 69	500
über 75	100	über 70	0

Tabelle 14: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch das Gesamteisenbahnnetz (Straßenbahn, Hafenbahn, Privatbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

Auswirkung und/oder Belästigung	Lärmindex [dB(A)]	Belastete
starke Belästigung	L _{DEN}	10.400
starke Schlafstörung	L _{Night}	4.300

Tabelle 15: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch das Gesamteisenbahnnetz (Straßenbahn, Hafenbahn, Privatbahn) in der Stadtgemeinde Bremen – ohne die bundeseigenen Strecken der DB Netz AG

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	10	25.500	36	6
> 65 dB(A)	2	5.100	6	0
> 75 dB(A)	0	0	0	0

Hafen- und Industrieanlagen

Tabelle 16: Zahl belasteter Menschen von Hafen- und Industrieanlagen in der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	9.000	über 50 bis 54	7.300
über 60 bis 64	2.100	über 55 bis 59	1.500
über 65 bis 69	700	über 60 bis 64	800
über 70 bis 74	600	über 65 bis 69	300
über 75	100	über 70	0

Tabelle 17: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch Hafen- und Industrieanlagen in der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	39	5.900	4	3
> 65 dB(A)	19	600	0	0
> 75 dB(A)	5	0	0	0

Flughafen

Tabelle 18: Zahl belasteter Menschen durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Belastete	L_{Night} [dB(A)]	Belastete
über 55 bis 59	10.500	über 50 bis 54	100
über 60 bis 64	200	über 55 bis 59	0
über 65 bis 69	0	über 60 bis 64	0
über 70 bis 74	0	über 65 bis 69	0
über 75	0	über 70	0

Tabelle 19: Geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen

Auswirkung und/oder Belästigung	Lärmindex [dB(A)]	Belastete
starke Belästigung	L _{DEN}	3.300
starke Schlafstörung	L _{Night}	0

Tabelle 20: Belastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch den Flughafen in der Stadtgemeinde Bremen

L_{DEN} [dB(A)]	Fläche [km²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB(A)	7	4.500	12	0
> 65 dB(A)	1	0	0	0
> 75 dB(A)	1	0	0	0

Details zur Lärmkartierung können dem Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen (4. Stufe) auf der Homepage der Senatorin für Umwelt unter Umgebungslärm im Abschnitt Lärmkartierung im Land Bremen entnommen werden. Alle Lärmkarten 2022 sind im GeoPortal der Freien Hansestadt Bremen unter geportal.bremen.de zu finden. Allgemein lässt sich festhalten, dass eine Vergleichbarkeit zu vorherigen Stufen der Lärmkartierung aufgrund der in Kapitel 3.1 beschriebenen neuen Berechnungsvorschriften nur sehr eingeschränkt möglich ist. Trotz vergleichbarer Eingangsdaten in Form von Verkehrszahlen hat z.B. die Zahl der Betroffenen an Straßen sehr stark aufgrund neuer Ausbreitungsrechnung und Bestimmung der Betroffenen zugenommen. Außerdem sind neue Bauflächen in Bremen sehr begrenzt vorhanden. Es ist damit zu rechnen, dass neue Gebäude zukünftig auch in eher lauten Bereichen entstehen werden und durch Grundrissgestaltung oder passiven Schallschutz entsprechend zu schützen sind.

4 Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung

Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist eine konstruktive Kooperation aller zu beteiligenden Behörden und Unternehmen erforderlich. Frühzeitig wurde unter Federführung der für die Erstellung des Lärmaktionsplans zuständigen Umweltbehörde bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft ein interdisziplinärer Arbeitskreis gebildet. In einer Auftaktsitzung der Arbeitsgruppe im Dezember 2022 wurde der Stand der Datenerhebung und Kartierung, Grundlegendes zum Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan sowie die bevorstehende 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt. Gemeinsam wurde sich darauf verständigt für die vertiefende fachliche Weiterarbeit auch drei Unterarbeitsgruppen zum Straßenverkehr, zum Schienenverkehr und zu ruhigen Gebieten zu bilden. Die Sitzungen der Gesamtarbeitsgruppe als auch die der Unterarbeitsgruppen fanden im Jahr 2023 in der Regel monatlich statt. An allen Sitzungen der genannten Arbeitsgruppen nahmen Vertreter:innen der Senatorin für Umwelt aus dem Referat 22 teil.

Der Unterarbeitsgruppe (UAG) Straßenverkehr gehörten Vertreter:innen des Amtes für Straßen und Verkehr, der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung (SBMS), Referat 50 und des Gesundheitsamtes an.

An Sitzungen der UAG Schienenverkehr nahmen Vertreter:innen der SBMS, Referat 50, der Bremer Straßenbahn AG, des Gesundheitsamtes und an einer Sitzung die DB Netz AG teil.

In der UAG Ruhige Gebiete erfolge die Zusammenarbeit mit Vertreter:innen der SBMS, Referat 71, der SUKW, Referat 26 des Gesundheitsamtes und in einer Sitzung mit zwei Vertreterinnen der Senatorin für Wirtschaft, Referat 10.

Dem Gesamtarbeitskreis sowie für weitere Fragen standen Vertreter:innen des Senators für Inneres und Sport, der Autobahn GmbH des Bundes, der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, der Handelskammer Bremen sowie der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zur Verfügung.

Die Lärminderungsplanung startete mit der Auswertung der strategischen Lärmkarten 2022 im Januar 2023. Anhand der Ergebnisse aus der Lärmkartierung zur Lärmbelastung und zu Anzahlen von lärmbeeinträchtigten Menschen können Lärmkonfliktorte ermittelt werden. Ein wichtiger Bestandteil der Lärmaktionsplanung ist die Beteiligung der Öffentlichkeit, deren Beiträge und Stellungnahmen zu Lärmhotspots ausgewertet und während des Planungsprozesses geprüft werden.

Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat Hinweise zur Lärmaktionsplanung (Stand 10.09.2022) erstellt, die bei der Aktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen berücksichtigt wurden [22].

5 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Bestandteil. Die Mitwirkung ist in § 47d Absatz 3 BImSchG geregelt und geht über die reine Anhörung im Sinne des § 73 VwVfG oder Erörterung des § 10 Absatz 6 BImSchG hinaus. Die Öffentlichkeit erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken und die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Über getroffene Entscheidungen ist die Bevölkerung zu unterrichten. Für die Stadtgemeinde Bremen gibt es eine Öffentlichkeitsbeteiligung in zwei Phasen. Während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung können nach Veröffentlichung der Lärmkarten Anregungen und Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen eingebracht werden. Während der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung können Kommentierungen und Stellungnahmen zum erarbeiteten Entwurf des Lärmaktionsplans abgegeben werden.

5.1 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Stufe der Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 01. bis 31.03.2023 statt. Bürgerinnen und Bürger konnten dabei über die Onlinebeteiligungsplattform DIPAS Hinweise und Informationen zu den Lärmquellen Straßenverkehr, Straßenbahn, Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn, Fluglärm und Gewerbelärm sowie Anmerkungen zur Kategorie Ruhige Gebiete auf einer Karte der Stadtgemeinde Bremen verorten. Ziel der ersten Beteiligungsstufe war die Identifikation von Lärmhotspots sowie der Vergleich zwischen berechneten Kartierungsergebnissen und dem Lärmempfinden der Bürgerinnen und Bürger. Parallel war eine Beteiligung per E-Mail oder Post möglich. Beiräte und Ortsämter wurden direkt angeschrieben und zur Beteiligung eingeladen.

Insgesamt gab es 469 Beiträge über die Beteiligungsplattform DIPAS. Die per E-Mail eingegangenen Beiträge wurden alle auch in DIPAS übernommen. Zudem beteiligten sich acht Beiräte mit Ihren Stellungnahmen zur ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Schwerpunkt der Meldungen war Lärm verursacht durch die Autobahn, Forderungen nach Tempo 30 sowie der Hinweis auf Lärm verursachende Geschwindigkeitsüberschreitungen und Autoposing. Während Autobahnlärm und Forderungen nach Tempo 30 im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden können,

lässt sich verhaltensbezogener Lärm durch zu schnelles Fahren oder Posing nur sehr eingeschränkt durch die Lärmaktionsplanung reduzieren.

Ausführliche Informationen zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung finden sich im Bericht zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im Anhang A Anlage 1.

5.2 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

In der zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten sich Bürgerinnen und Bürger sowie die Beiräte zum Entwurf des Lärmaktionsplans äußern. Die Beteiligung fand in der Zeit vom 15.04.2024 bis 13.05.2024 statt. Mit dem Ziel möglichst viele Bürgerinnen und Bürger einzubinden, wurde wie bereits während der ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS genutzt. Die Beiräte wurden zusätzlich in einer Online-Informationsveranstaltung über die Inhalte des Entwurfs zum Lärmaktionsplan sowie Ziele der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 56 Beiträge von Bürgerinnen und Bürgern eingebracht. Die meisten Eingaben bezogen sich auf die folgenden drei Kapitel: Industrie, Gewerbe, Häfen (Kapitel 9), Straßenverkehr (Kapitel 6) und Schienenverkehr (Kapitel 7). Zudem wurden von zehn Stadtteilbeiräten Stellungnahmen eingereicht, von denen fünf Stadtteilbeiräte die Kenntnisnahme mitteilten. Weitere Stellungnahmen sind von den beiden Unternehmen DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und der Flughafen Bremen GmbH eingegangen. Alle Hinweise, Vorschläge und Forderungen wurden geprüft. Im Ergebnis wurden verschiedene Ergänzungen und Änderungen im Lärmaktionsplan aufgenommen. Die vorgenommenen Änderungen sind im folgenden Kapitel dargestellt.

Der Bericht über die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung ist im Anhang A Anlage 2 zu finden.

5.3 Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans

Seit der Fertigstellung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan haben sich verschiedene Änderungen ergeben, die in Tabelle 21 dokumentiert wurden. So ergaben sich sowohl Änderungsbedarfe aufgrund von Informationen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung als auch Überarbeitungen aufgrund der weiteren Bearbeitung von Projekten des Lärmaktionsplans z.B. zu Tempo 30.

Tabelle 21: Übersicht der Änderungen am Entwurf des Lärmaktionsplans

Kapitel LAP	Kapitel Nr.	Thema	Änderung
Mitwirkung der Öffentlichkeit	5.2	2. Öffentlichkeitsbeteiligung	Ergänzung Inhalte der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung
	5.3	Änderungen am Entwurf	Kapitel eingefügt
Straßenverkehr	6.2.1	Tempo 30	Im Fließtext: Konkretisierung Nachtzeit als 22-6 Uhr
			Tabelle 22: Update zu bereits in Prüfung befindlichen Straßen

Kapitel LAP	Kapitel Nr.	Thema	Änderung
			Tabelle 23: Osterfeuerberger Straße statt Osterfeuerberger Ring
Schienenverkehr	7.2	Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE)	Dritter Absatz: Ergänzung zur FVE
Flugverkehr	8.2	Aktiver Schallschutz	Erster Absatz: Ergänzungen zum Aktiven Schallschutz
Gewerbelärm	9.1	Herausforderung Transformation Stahlwerke	Ergänzung Information zum Stand der Teilgenehmigung
Gewerbelärm	9.2.1	Runder Tisch Oslebshausen	Auf Wunsch des Beirates wurden konkrete Inhalte der Gespräche zu Lärm aufgenommen.
Gewerbelärm	9.2.2	Lärmmessungen	Ergänzung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A)
Gewerbelärm	9.2.3	Lärmsituation Recyclingbetrieb	Konkretisierung der Beschwerdesituation
Ruhige Gebiete	10.2.1	Anpassung der Gebietskategorie	Überarbeitung der Namen und Definitionen der Ruhigen Gebiete
Ruhige Gebiete	10.2.2	Anpassung mehrerer Ruhiger Gebiete Umfeld Flughafen	Änderung mehrerer Ruhiger Gebiete im Umfeld des Flughafens hinsichtlich Zuschnitt und Kategorie aufgrund der Genehmigung des Flughafens
Ruhige Gebiete	Anhang B	Überarbeitung Anhang B Anlage 1 bis 3	Überarbeitung der Anlagen 1 bis 3 aufgrund der Anpassungen in Kap. 10.2.1 und 10.2.2
Sonstige Lärm- konflikte und Projekte	12.1	Austausch Veranstaltungslärm	Aktualisierung Stand Prognose- rechnungen (Bearbeitung läuft seit Sommer 2024) sowie Ergänzung eines Absatzes zu "Lärm von Clubs und Livemusikspielstätten"
Sonstige Lärm- konflikte und Projekte	12.4	Autoposing und Geschwindigkeits- überschreitungen	Zweiter Absatz: Änderungswunsch von SI eingefügt.
Gesamtdokument	Sonstiges	Redaktionelle Änderungen	Zusätzlich gab es einige redaktionelle Änderungen wie Korrektur von Rechtschreib- fehlern, Formulierungen etc.

6 Straßenverkehr

Der Straßenverkehr spielt eine bedeutende Rolle bei der Lärmbelastung in einer Stadt. Er ist oft eine der Hauptquellen für Lärmverschmutzung in städtischen Gebieten. Die Lärmbelastung im Straßenverkehr hängt von verschiedenen Faktoren, wie Verkehrsdichte, Fahrzeugtypen, Fahrgeschwindigkeiten, Straßenbelag, Elektrifizierung, Verkehrszusammensetzung, Vorhandensein grüner Infrastruktur und Lenkungsmaßnahmen ab.

Insgesamt erfordert die Reduzierung des Straßenverkehrslärms eine integrierte Planung und Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen, angefangen bei der Verkehrsplanung bis hin zur Einführung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel und Lärmschutzmaßnahmen. Dies trägt nicht nur zur Verbesserung der Lebensqualität in städtischen Gebieten bei, sondern auch zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Bewohner:innen.

6.1 Sachstand

Innerhalb des Ballungsraums der Stadt Bremen fallen Straßen mit einer Länge von insgesamt über 300 km unter die von der Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene Kategorie Hauptverkehrsstraße mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft neben Autobahnen inkl. Zubringer und Bundesstraßen viele größere Verbindungsstraßen durch die Stadtteile wie Osterdeich, Bismarckstraße, Gröpelinger Heerstraße, Teile der Kornstraße, Kurfürstenallee, Parkallee u.a.. Zusätzlich wurden auch Straßen und Straßenabschnitte in der Stadt Bremen ab etwa 365.000 Fahrzeugen/jährlich (1.000 Kfz/Tag) erfasst, um die Gesamtlärmsituation im Ballungsraum zu berücksichtigen (Gesamtstraßennetz). Wie bereits in Kapitel 3.2 dargestellt ergeben sich entlang der Hauptverkehrsstraßen Belastetenzahlen von 51.300 Personen mit Pegeln $L_{den} > 65$ dB(A) und 71.100 Personen mit Pegeln $L_{night} > 55$ dB(A). Entlang des Gesamtstraßennetzes steigen diese Zahlen auf 83.300 (L_{den}) bzw. 114.700 (L_{night}). Die Betroffenzahlen steigen somit etwa um den Faktor 1,6. Daran lässt sich erkennen, dass auch im Straßennetz unterhalb von 3 Mio. PKW/Jahr relevante Betroffenheiten vorhanden sind.

Am Tag und in der Nacht sind oft dieselben Straßenzüge bzw. Gebiete betroffen.

Es ist festzustellen, dass immer noch diejenigen Straßen bzw. Straßenabschnitte als belastende Lärmquelle anzusehen sind, die nach der Umgebungslärmrichtlinie bereits in vorherigen Stufen der Lärmkartierung als Lärmschwerpunkte identifiziert wurden.

Alle im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Vorschläge, Anregungen und Stellungnahmen wurden hinsichtlich der Zahl der Lärmbetroffenen und der Umsetzbarkeit möglicher Maßnahmen zur Lärminderung geprüft.

Relevante Pegelreduzierungen an der Wohnbebauung lassen sich im Regelfall nur durch aktive Maßnahmen an der Lärmquelle erreichen. Dies betrifft zum Beispiel straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Lärmschutzbauwerke, wie sie regelmäßig an Bundesfernstraßen errichtet werden. Innerstädtisch sind Bauwerke aufgrund der dichten Bebauung im Regelfall nicht umsetzbar.

6.2 Maßnahmen aus Lärmschutzgründen

Unterschieden werden muss bei den Maßnahmen mit positiver Lärmwirkung zwischen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen und Maßnahmen, die einen Effekt auf den Lärmpegel haben, die aber andere straßenverkehrliche Gründe haben. Zu den Maßnahmen aus Lärmschutzgründen zählen z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, Verbesserung der Fahrbahnoberfläche oder Maßnahmen der Lärmsanierung des Bundes an Bundesfernstraßen.

6.2.1 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann ein geeignetes Mittel zum Reduzieren des Straßenverkehrslärms sein. Es ist bei Anwendung der im folgenden Abschnitt beschriebenen Berechnungsvorschrift durchschnittlich mit einer Lärmminde- rung um 2,6 dB zu rechnen.

Grundsätzlich lassen sich Geschwindigkeitsreduzierungen unterscheiden nach dem Grund ihrer Ausweisung. Gründe für eine Geschwindigkeitsreduzierung können sein:

- Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz
- Streckenbezogenes Tempo 30 an Unfallschwerpunkten
- Streckenbezogenes Tempo 30 aus Lärmschutzgründen
- Streckenbezogenes Tempo 30 vor schützenswerten Einrichtungen

Ein Beispiel ist die flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen in den letzten Jahren. Die Ausweisung erfolgt hier in Streckenabschnitten ca. 150 m vor und hinter einer Einrichtung. Bereits heute gibt es in Bremen über 700 Abschnitte mit teilweise zeitlich beschränkten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h.

Weiterhin gibt es eine Initiative von aktuell 1.093 Städten, Gemeinden, Landkreisen und Regionalverbänden (Stand Juni 2024) unter dem Titel „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die auch vom Deutschen Städtetag unterstützt wird. Die Initiative fordert eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von Tempo 30. Eine Ausweisung von Straßen mit Tempo 50 soll demnach explizit be- gründet werden müssen. Auch die Stadt Bremen ist Teil der Initiative und unterstützt die Forderungen nach einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird im Folgenden ausschließlich die Auswei- sung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen betrachtet.

Hintergrund und Voraussetzungen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen

Eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist nur unter bestimmten rechtlichen Voraussetzungen möglich und stellt in der Praxis oft höhere Hürden für die Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung als andere Gründe dar. Grund- lage für die Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“. Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtli- che Maßnahmen ist § 45 StVO. In der Lärmschutz-Richtlinien-StV wird geregelt, un- ter welchen Bedingungen eine Ausweisung von Tempo 30 rechtlich möglich ist.

Grundvoraussetzung ist nach Ziffer 2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Über- schreitung der vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel L_r von 70 dB(A)

am Tag (6-22 Uhr) und/oder 60 dB(A) in der Nacht (22-6 Uhr). Auch zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsreduzierungen sind möglich. Die Berechnung der Beurteilungspegel hat dabei nach der Berechnungsvorschrift „Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-90)“ anhand aktueller Verkehrszahlen zu erfolgen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der RLS-90 vergleichbar und können daher maximal Hinweise auf eine Überschreitung geben.

Bei nachgewiesener Überschreitung der oben beschriebenen Beurteilungspegel kommen folgende Straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nach Ziffer 3 der Lärm-schutz-Richtlinien-StV in Betracht:

- Verkehrslenkung
- Lichtzeichenregelung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen (hier Ausweisung Tempo 30)
- Verkehrsverbote

Es ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Außerdem soll durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme nach Ziffer 2.3 mindestens eine Pegelminderung von 2,1 dB(A) erreicht werden.

Für die Ausweisung von Tempo 30 sind demnach folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Nachgewiesene Überschreitung der Beurteilungspegel nach RLS-90 von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht
2. Tempo 30 ist der geringste Eingriff in den Straßenverkehr
3. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird eine Pegelminderung von mindestens 2,1 dB(A) erreicht.

Bereits in Prüfung befindliche Streckenabschnitte

Aktuell befinden sich bereits Streckenabschnitte der in Tabelle 22 dargestellten Straßen in Prüfung für eine Ausweisung von Tempo 30.

Tabelle 22: Bereits in Prüfung befindliche Straßen für eine Ausweisung von Tempo 30

Straße
Osterdeich und Hastedter Osterdeich
Lilienthaler und Borgfelder Heerstraße

Für die Straßenzüge befinden sich die schalltechnischen Prognoserechnungen in der Bearbeitung und Prüfung. Der Stand der Prüfung kann aufgrund der fortlaufenden Bearbeitung nicht im Einzelnen genannt werden.

Zukünftig zu prüfende Streckenabschnitte mit hoher Betroffenheit

Die Ergebnisse der Lärmkartierung in Kapitel 3.2 zeigen eine sehr hohe Betroffenheit bei Straßenverkehrslärmpegeln oberhalb der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen in Kapitel 1.2 genannten Auslösekriterien von 65 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum und 55 dB(A) in der Nacht zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen. Bei der Auswahl der zu prüfenden Streckenabschnitte für eine Ausweisung von Tempo 30 wurde sich daher zunächst auf diejenigen Streckenabschnitte mit einer besonders hohen Lärmbetroffenheit vor allem in der Nacht konzentriert. Die Straßen sind in Tabelle 23 dargestellt. Nähere Infos zu konkreten Streckenabschnitten sind in

der Spalte Besonderheiten zu finden. Der in Tabelle 23 beschriebene Streckenabschnitt der Schwachhauser Heerstraße hat die Besonderheit, dass sich die hohe Betroffenheit zusätzlich im Rahmen eines aktuellen Bebauungsplanverfahrens bestätigt hat. Die Darstellung der Straßen erfolgt alphabetisch und entspricht nicht zwingend der Reihenfolge der Prüfung.

Berechnungen bei SUKW zeigen insbesondere für die in Tabelle 23 dargestellten Straßen Streckenabschnitte mit hohen Lärmpegeln.

Tabelle 23: Zukünftig zu prüfende Straßen für eine Ausweisung von Tempo 30

Straße	Besonderheiten
Am Dobben ¹	gesamt, nur nachts
Breitenweg inkl. Hochstraße	Nicolaistraße bis Herdentorsteinweg
Buntentorsteinweg ¹	zwischen Meyerstraße und Kirchweg, teilweise nur nachts
Friedrich-Ebert-Straße	zwischen Neustadtscontrescarpe und Neuenlander Straße
Gröpelinger Heerstraße	zwischen Ottersberger Straße und Marßeler Straße
Hansestraße	zwischen Nordstraße und Wartburgstraße
Kurfürstenallee	gesamt inkl. Seitenstreifen
Langemarckstraße ¹	zwischen Lahnstraße und Neuenlander Straße
Rembertiring	zwischen Herdentorsteinweg und Fedelhören
Schwachhauser Heerstraße ²	zwischen Dobbenweg und Kurfürstenallee
Waller Heerstraße	zwischen Osterfeuerbergstraße und Lange Reihe

¹ teilweise schon in einzelnen Streckenabschnitten oder zu bestimmten Zeiten Tempo 30 ausgewiesen

² Hinweise auf Überschreitung durch ein laufendes Bebauungsplanverfahren

Ziel ist es, im Rahmen der Lärmaktionsplanung bis zur nächsten Lärmkartierung 2027 für möglichst viele der genannten Streckenabschnitte zu prüfen, ob die Kriterien für eine Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen erfüllt sind und wo möglich eine Ausweisung von Tempo 30 umzusetzen. Bei der Prüfung sind auch unter Umständen Faktoren wie z.B. Betroffenheit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ähnliches zu berücksichtigen. Langfristig ist es geplant, neben den beschriebenen Streckenabschnitten weitere auf Umsetzung von Tempo 30 zu prüfen.

Sofern die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen nachgewiesen werden, wäre bei Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf allen in Tabelle 23 beschriebenen Straßenabschnitten mit einer Pegelreduzierung für ca. 13.000 Personen bezogen auf die Nachtzeit zu rechnen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen für Straßen mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h wurden nicht geprüft. Diese liegen im Regelfall in der Baulast der Autobahngesellschaft. Das Vorgehen der Autobahngesellschaft wird in Kapitel 6.2.4 beschrieben.

6.2.2 Verbesserung der Fahrbahnoberfläche

Die Maßnahme „Verbesserung der Fahrbahnoberfläche“ kommt aufgrund der hohen Kosten in der Regel nur in Betracht, wenn ein Straßenbelag ohnehin erneuert werden muss (z.B. durch Straßenschäden oder infolge von Kanalsanierungen) oder der Straßenraum umgestaltet wird. Im Aktionsplan 2009 wurde bereits der Ersatz von

Pflaster gegen Asphalt auf den beiden besonders lärmbeeinträchtigten Straßen Steffensweg und Lange Reihe in die langfristige Maßnahmenplanung aufgenommen. Im Lärmaktionsplan 2014 wurde der Ersatz in beiden Straßen als geplante Maßnahme empfohlen, die jedoch aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurden. Werden die Straßendeckschichtkorrekturwerte nach RLS-19 betrachtet, so liegen die Werte für Pflaster je nach Art und Geschwindigkeit 1 bis 7 dB(A) über denen für nicht geriffelten Gussasphalt, im Vergleich zu Asphaltbeton noch mal weitere etwa 2 dB höher. Der Austausch von Pflaster führt also in den meisten Fällen zu einer sehr deutlichen Pegelabnahme.

Bezüglich der bereits im LAP 2014 enthaltenen Maßnahme „Ersatz von Pflaster gegen Asphalt im Steffensweg“ war der komplette Ersatz ab dem Jahr 2024 bis 2026 zwischen Hansestraße und Bremerhavener Straße geplant.

Hinsichtlich des Zeitrahmens sowie der Länge des Straßenabschnitts kann derzeit nicht gesichert von der Einhaltung der ursprünglichen Planung ausgegangen werden. Die Umgestaltung des Steffensweges zwischen Hansestraße und Bremerhavener Straße und der damit einhergehende Belagwechsel wird angestrebt. Dabei steht nicht nur der Belagwechsel im Fokus, sondern auch die Herstellung einer komfortablen Radverbindung auf ganzer Länge des Steffensweges, da hier die Radpremiumroute D 15 langläuft.

Bei der Straße Lange Reihe hat der Umbau begonnen und wird bis 2024 abgeschlossen. Ziel der Maßnahme ist zum einen der Belagwechsel in der Fahrbahn zur Lärmreduzierung (siehe Abbildung 2) und zum anderen die Umgestaltung der Straße zur Fahrradstraße als Abschnitt der Premiumradroute D15 und die Neuordnung der Fläche. Der Abschnitt zwischen Waller Ring und Emdener Straße ist bereits fertig gestellt.



Abbildung 2: Bilder des bereits fertiggestellten 1. Bauabschnitts (BA) (links) und des noch nicht begonnenen 2. BA (rechts) in der Langen Reihe

An dem bereits umgesetzten Bauabschnitt zwischen Waller Ring und Emders Straße ist mit einer Pegelreduzierung für mindestens 400 Betroffene zu rechnen. Die Sanierung des Abschnitts Emders Straße bis Waller Heerstraße sollte zu einer Pegelreduzierung für ca. 150 Personen führen. Die vollständige Umsetzung der Sanierung des Fahrbahnbelags im Steffensweg zwischen Nachtigallstraße und Hansestraße hätte Pegelreduzierungen von ca. 1000 Personen zur Folge.

6.2.3 Bisherige Schallschutzprogramme

Die Lärminderung an der Quelle sollte stets Vorrang vor passivem Schallschutz am Gebäude haben, weil damit insgesamt die Lärmbelastung sinkt. Sofern eine Minderung an der Quelle nicht möglich ist oder als zu kostenaufwändig angesehen wird, stellt die Förderung von Schallschutzfenstern eine sehr wirkungsvolle, umsetzbare und zielgenaue alternative Maßnahme auch bei Mehrfachbelastungen durch Lärm dar. Mit Datum vom 7. Mai 2009 wurde eine bis zum 30. September 2011 befristete „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Schallschutzfenster) für das Stadtgebiet der Gemeinde Bremen (Lärmschutz-Richtlinie)“ erlassen und bekanntgegeben. Die Fördermittelhöhe betrug etwa 2.300 Euro je betroffene Person. Dieses Förderprogramm für Schallschutzfenster wurde neu aufgelegt, im Anwendungsbereich auf den Schienenlärm erweitert und begann am 1. Juni 2014. Die Antragsfrist für das Förderprogramm ist am 30.06.2015 ausgelaufen.

Ein neues drittes Schallschutzfensterprogramm für das Bremer Stadtgebiet ist derzeit nicht geplant. Die Nachfrage nach Förderung nahm zum Ende der vorherigen Förderperiode stark ab. Es gab zudem in den letzten Jahren zahlreiche Förderprogramme von Bund und Ländern zur energetischen Sanierung, die auch Fenster beinhalteten. Neue Fenster zur energetischen Sanierung haben auch einen positiven Effekt auf den Schallschutz. Durch die Übernahme der Baulast an Bundesfernstraßen durch die Autobahngesellschaft wäre der Prüfaufwand auf Ansprüche zudem höher, da zunächst der Anspruch nach bestehenden Förderrichtlinien wie der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes zu prüfen wäre.

Sollte die Nachfrage nach Förderungen steigen und ausreichend Haushaltsgelder zukünftig vorhanden sein, wäre eine Wiederauflage denkbar. Aktuell können keine Aussagen getroffen werden, ob ausreichende Mittel in zukünftigen Haushalten zur Verfügung stehen werden.

6.2.4 Maßnahmen an Bundesstraßen und Autobahnen

Die Autobahn GmbH des Bundes weist als Baulastträger von anbaufreien Bundesstraßen in Bremen und Autobahnen darauf hin, dass hinsichtlich der Festlegung von Maßnahmen an Bundesfernstraßen in den Lärmaktionsplänen gemäß § 47d Absatz 6 BImSchG keine selbständige Rechtsgrundlage zur Anordnung besteht. Maßnahmen müssen nach Fachrecht zulässig und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen worden sein.

Das Fachrecht für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes gliedert sich in drei Hauptpunkte

- **Lärmvorsorge** beim Neubau oder bei wesentlichen Änderungen von Straßen
- **Lärmsanierung** bei bestehenden Bundesfernstraßen
- **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen**

Die Rechtsgrundlage für die **Lärmvorsorge** sind die §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Danach sind unzumutbare Einwirkungen durch Verkehrslärm beim **Neubau** oder bei der **wesentlichen Änderung** von Straßen zu vermeiden. Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten sind. Überschreiten die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) ermittelten Beurteilungspegel die IGW, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.

Tabelle 24: Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A), Quelle: 16. BImSchV

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Im Bereich des Bremer Stadtgebietes werden in den Anwendungsbereich der Lärmvorsorge in Zukunft der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 und der 6-streifige Ausbau der BAB A 27 fallen. Die gesetzlichen Vorgaben werden von der Autobahn GmbH beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der Autobahn evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz.

Bei **bestehenden Bundesfernstraßen** können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für eine solche **Lärmsanierung** ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte (siehe Tabelle 25).

Tabelle 25: Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A), Quelle: Bundeshaushaltsgesetz

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Die Anspruchsvoraussetzungen der Lärmsanierung sind ebenfalls nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 zu ermitteln und zu beurteilen. Darstellungen in den Lärmkarten nach Umgebungslärmrichtlinie, die auf der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) basieren, sind

aufgrund des nicht vergleichbaren Berechnungsverfahrens nicht geeignet, das Überschreiten der Auslösewerte zur Lärmsanierung zu belegen.

Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist.

Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden.

Darüber hinaus wird - sofern zeitlich möglich - bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.

In den Jahren 2023 und 2024 läuft die Erneuerung der Fahrbahnen der A270. Die Erneuerung der Asphaltfahrbahn erfolgte 2023 zwischen dem Knotenpunkt B74/A27/A270 (Bremen Nord) und der Anschlussstelle Rönnebeck in Richtung Elsfleth auf kompletter Breite und Länge. 2024 wird die Umbaumaßnahme in Fahrtrichtung Bremen erfolgen. Zudem wurden bereits defekte Lärmschutzwände ersetzt.

Die Autobahn GmbH des Bundes beginnt 2024 mit der Lärmtechnischen Untersuchung eines Teilabschnittes der BAB A1. Die daraus ggf. resultierenden Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung werden im Anschluss bewertet und einzelfallbezogen kommuniziert.

In den folgenden Jahren werden alle Autobahn- und Bundesstraßenabschnitte im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH des Bundes entsprechend bearbeitet.

Für **straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) auf Autobahnen in Bremen ist die Autobahn GmbH des Bundes und für die Bundesstraßen das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) zuständig.

Die Ermächtigungsgrundlage für Verkehrsbeschränkungen ergibt sich aus § 45 StVO – bei Lärm insbesondere § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind grundsätzlich möglich, aber gem. § 45 Abs. 9 StVO nur dort, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Siehe dazu auch Kapitel 6.2.1 zu Tempo 30.

Auf den Autobahnen in Bremen ist die Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h seit 2008 umgesetzt.

6.3 Verkehrsentwicklungsplan und Mobilitätskonzepte

Nachdem im vorherigen Kapitel auf verschiedene Maßnahmen beschrieben wurden, die einen Lärmschutzhintergrund haben, soll es in diesem Kapitel um die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) und Mobilitätskonzepte gehen. Diese

Maßnahmen können die Lärmsituation vor Ort positiv beeinflussen, in erster Linie haben sie aber einen verkehrlichen Hintergrund.

6.3.1 Verkehrsentwicklungsplan und Green City Masterplan

Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan und die Teilfortschreibung mit Fokus auf Umweltverbund (näheres zum Umweltverbund in Kapitel 6.3.5) beinhalten zahlreiche Maßnahmen, die diesen stärken und somit auch eine Lärmreduzierung erwirken. Wesentliche Inhalte der Teilfortschreibung sind Ausbaustufen für den Busverkehr, neue Antriebstechnologien, Tarifkonzepte für den ÖPNV und alternative ÖPNV-Finanzierungskonzepte, verträglichere Abwicklung der stadtreionalen Verkehrsbedürfnisse, Leitlinien für die Umsetzung des Parkraummanagements und der Neuverteilung von Flächen in Stadtquartieren, konkrete Umbaumaßnahmen und Fahrradparkkonzepte für die autoarme Innenstadt.

Außerdem wurde 2018 der Green City Masterplan als Ergänzung des VEP mit den Themenfeldern Rad- und Fußverkehr, Elektromobilität, Autonomes Fahren und Digitalisierung erarbeitet. Ziel ist es, durch die gewählten Maßnahmen die Luftqualität zu verbessern. Positive Wirkungen auch auf die Lärmsituation sind anzunehmen.

6.3.2 Elektromobilität

Ein wesentlicher Baustein gegen den Straßenverkehrslärm ist die Umstellung des motorisierten Verkehrs auf Elektromobilität. Elektrofahrzeuge sind im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennungsmotoren deutlich leiser im Betrieb.

Derzeit wird ein umfassendes Konzept zur Entwicklung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Straßenraum erarbeitet. Dieses Konzept hat das Ziel, den Ausbau gezielt zu planen und voranzutreiben, um die Einführung von leisen Elektromobilitätslösungen in Bremen zu fördern und zu unterstützen.

Außerdem wird die BSAG bei der Umstellung der Busflotte auf Elektromobilität (siehe Kapitel 7.3) unterstützt.

6.3.3 Ausbau des ÖPNV

Auch der Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs in Bremen spielt eine wesentliche Rolle in der Teilfortschreibung des VEP. Der Ausbau ist in elf Etappen bis zum Jahr 2030 geplant und sieht vor, dass auf den meisten Strecken im Hauptverkehrsnetz in Bremen ein Takt von fünf Minuten und in Bremerhaven ein Takt von zehn Minuten erreicht wird.

Derzeit werden die Straßenbahnen 1 und 8 in Huchting nach Stuhr und Weyhe verlängert, so dass ein Umstieg für mehr Menschen erleichtert wird.

Außerdem wird mit der Querverbindung Ost der Nahverkehr im Bremer Osten besser vernetzt und nachhaltige Mobilität für mehr Menschen ermöglicht. Die Umstiege in die Innenstadt und in die östliche Vorstadt werden reduziert, was ein wichtiges Kriterium für die Verkehrsmittelwahl darstellt.

Da Bremen auch ein wichtiger Zielort für die Umlandkommunen ist, spielt auch im Rahmen des Stadt-Regionalen der Ausbau des Nahverkehrsangebotes, sowie die Verknüpfung zwischen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln eine entscheidende

Rolle. Das Projekt wird gemeinsam durch den Kommunalverbund, dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen und der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung durchgeführt.

6.3.4 Radverkehr

In Bremen werden bereits sehr viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Damit es noch mehr werden, wird der Radverkehr weiter gefördert und attraktiver gemacht.

Werden Veränderungen an Straßenzüge geplant, werden häufig die Fahrbahnbreiten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs angepasst. Dieser Ansatz der nachhaltigen Straßenraumgestaltung trägt dazu bei, die Straßen sicherer und angenehmer für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen zu gestalten und so indirekt den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Weiterhin werden Radfahr- und Fußgänger:innendetektierung an Lichtsignalanlagen (LSA) (z.B. Knochenhauerstraße, Querung Jan-Reiners-Weg) realisiert und ausgebaut. Standard ist mittlerweile ein Vorlaufgrün für den Radverkehr an LSA.

Ein wichtiges Entscheidungskriterium der Verkehrsmittelwahl stellt die Reisezeit dar. Um diese im Radverkehr zu verbessern und ihn damit konkurrenzfähiger zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu machen, wird das neue Qualitätsprodukt im Radverkehrsnetz - Radschnellwege und Radpremiumrouten - derzeit mit Hochdruck geplant und zeitnah umgesetzt. Sie dienen dazu, den Radverkehr auf längeren Strecken zu beschleunigen und das Netz durchgängig befahrbar zu machen. So sollen auch die Anbindungen an das Umland verbessert werden. Gleichzeitig steigt der Anteil der E-Bikes und Pedelecs an den zur Verfügung stehenden Modi. Da diese per se schneller sind als konventionelle Fahrräder ist ein Ausbau der maßgeblichen Infrastruktur unabdingbar. Vor diesem Hintergrund sind Premiumrouten in hohem Maße geeignet, Autofahrten auch bei Wegelängen von über zehn Kilometern aufs Fahrrad zu verlagern.

Bereits teilweise umgesetzt ist die Fahrradroute Wallring. Sie verbessert Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Grünanlage für Fuß- und Radverkehr, übernimmt perspektivisch eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr im Zentrum und nutzt die Hochstraße über die AOK-Kreuzung als planfreie Querung durch Herausnahme eines Kfz-Fahrestreifens. Außerdem wurde die Führung des Kfz-Verkehrs angepasst und der Kfz – Durchgangsverkehr herausgenommen, da ein Teil der Straße Am Wall als Einbahnstraße umorganisiert wurde. Der Wallring bereitet zudem die Einbindung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücken zwischen Piepe und Altenwall in das Radverkehrsnetz vor - den Wesersprung Mitte.

Neben dem Wesersprung Mitte sind weitere Rad- und Fußverkehrsbrücken mit zusätzlichen Brückenbauwerken im Osten und im Westen geplant. Durch die neuen Brückenbauwerke über die Weser werden ganz neue Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr entstehen und somit den Radverkehr konkurrenzfähiger gegenüber dem MIV machen.

Am südlichen Stadtrand soll der Wesersprung Ost die Ortsteile Arsten und Habenhausen mit dem Stadtteil Hemelingen im Bereich der Korbinsel verbinden. Durch die neue direkte Verbindung entfallen für Radfahrende bis zu sechs Kilometer lange Umwege. Sie ermöglicht eine fahrradfreundliche Erreichbarkeit insbesondere von großen Arbeitsplatzstandorten im Bremer Osten aber auch in Obervieland. Damit wird vor allem das Ziel verfolgt, Arbeitswege vom Pkw auf das Fahrrad zu verlagern. Auch

Pendler:innen aus den Nachbarkommunen Weyhe und Brinkum können hiervon profitieren.

Der Wesersprung West sieht eine Verknüpfung zwischen Woltmershausen und der Überseestadt im Bremer Westen vor und wird durch eine dynamische Stadtentwicklung auf beiden Weserseiten (Vorderes Woltmershausen und Überseestadt) flankiert.

Neben den städtischen Radpremiumrouten sollen regionale Radverkehrsverbindungen die Zentren Bremen, Delmenhorst, Ganderkesee, Oldenburg und der Metropolregion Nordwest verbinden. Hierzu werden derzeit Machbarkeitsstudien erstellt.

Im Jahr 2022 wurde mit dem Förderprogramm *Wendepunkt Verkehr* die Anschaffung von Lastenrädern oder Fahrradanhängern für Privatpersonen, Kleinstgewerben und Vereinen gefördert. Ziel ist es die klimafreundliche Mobilität weiter zu fördern und mehr Wege vom MIV zu verlagern. Insgesamt wurden Zuschüsse i.H.v. 500.000 € vergeben.

Damit mehr Wege auf das Fahrrad verlagert werden, braucht es sichere und zielortnahe Abstellanlagen. Für die Innenstadt wurde bspw. das Fahrradbügelprogramm ins Leben gerufen. Aber auch in den Quartieren werden sukzessive die Anzahl der öffentlich verfügbaren Abstellmöglichkeiten erhöht. Mit dem Mobilitätsbauortsgesetz wird das Fahrradparken bei Neubauvorhaben noch weiter gestärkt.

6.3.5 Förderung des Umweltverbundes

Zur Erreichung der Verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadtgemeinde Bremen ist es erforderlich, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, um kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds als Basis für eine weitere Reduzierung des Pkw-Verkehrs planen, entwerfen, beschließen, finanzieren, bauen und betreiben zu können.

Die Bremer:innen legen bereits etwa 2/3 ihrer Wege im Umweltverbund – sprich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV – zurück. Nähere Informationen zum System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018 sind auf der Homepage der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung unter dem folgenden Link bau.bremen.de/mobilitaet/verkehrsdaten/mobilitaetsverhalten-in-bremen-9846 zu finden. Um diesen Wert noch zu steigern, hat sich die Stadtgemeinde Bremen ambitionierte Ziele hinsichtlich der Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs gesetzt.

Ziel der Verkehrswende ist es Wege

- zu vermeiden – z.B. durch die Förderung lebendiger Quartiere mit Wohn-, Arbeitsorten, Nahversorgungs- und Bildungsmöglichkeiten und einer guten Aufenthaltsqualität.
- auf stadt- und klimaverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern, z.B. Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr
- verträglicher gestalten – es werden weiterhin Fahrten mit den Kfz erforderlich sein. Diese sollen möglichst elektrifiziert sein und oder mit Car-Sharing Fahrzeugen durchgeführt werden.

Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs und die verträglichere Gestaltung dessen tragen nicht nur zu einer Lärmreduktion, sondern auch zu einer höheren Aufenthaltsqualität, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit, und mehr Klimaschutz bei.

6.3.6 Car-Sharing

Der Carsharing-Aktionsplan von 2009, der darauf abzielte, bis 2020 eine Nutzerzahl von 20.000 Carsharing-Teilnehmer:innen zu erreichen, wurde erfolgreich realisiert. Anfang 2023 gab es 28.000 Carsharing-Nutzer:innen in Bremen. Ein Car-Sharing Auto ersetzt in Bremen etwa 16 private Fahrzeuge. Durch Car-Sharing gibt es weniger Autos auf den Straßen, was den Parksuchverkehr v.a. in den Wohngebieten reduziert und damit zu einer geringeren Lärmbelastung führt.

Die Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Raum werden in Bremen mobil.punkte genannt. Die mobil.punkte werden zukünftig vermehrt mit E-Ladeoptionen ausgebaut. Für das Jahr 2030 sollen 50.000 Carsharing-Nutzer:innen, über 10.000 ersetzte Autos und eine vollelektrische bzw. Nullemissionsflotte erreicht werden. Auch dies trägt maßgeblich dazu bei, die Lärmbelastung zu reduzieren.

6.3.7 Sonstiges

Im Rahmen der Strategie zur Entwicklung von Neuen Orten der Produktiven Stadt in der Stadt Bremen, werden Quartiere, die sich im Wandel befinden, gezielt entwickelt. Die Quartiere zeichnen sich durch eine hohe Bevölkerungsdichte und vielfältigen Nutzungsmischungen aus. Sie liegen zudem in zentralen städtischen Lagen und sind gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen oder werden in Zukunft gut angeschlossen sein. Außerdem wird viel Wert auf die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs und die Erreichbarkeit gewerblicher Gebiete gelegt. All diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, den Anteil des MIV in der Stadt zu reduzieren und das Konzept der "Stadt der kurzen Wege" zu fördern.

In bestehenden Wohnstraßen wurden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und nach Erfordernis Verkehrsberuhigungsmaßnahmen umgesetzt, wie z.B. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in Nebenzentren oder Verkehrsberuhigung in sensiblen Bereichen, bspw. vor Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen etc.. Dies wird weiterverfolgt werden.

6.4 Zusammenfassung Maßnahmen Straßenverkehrslärm

Die Ausweisung von Tempo 30 wurde in der Lärmaktionsplanung als effektivste Möglichkeit zur Reduzierung der Lärmbetroffenheit identifiziert. Dies deckt sich mit der hohen Anzahl von Forderungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung. Weitere Reduzierungen von Betroffenheiten können sich durch den Wechsel von Pflaster-Fahrbahnbelägen ergeben. Die Umsetzung von Belagwechseln ist zeitlich allerdings schwer vorhersagbar, so dass es als konkrete Maßnahme nur eingeschränkt in Frage kommt. Sehr effektiv ist auch die Wirkung von Lärmschutzwänden an Autobahnen. Die Auslöseschwellwerte zur freiwilligen Lärmsanierung wurden erst vor wenigen Jahren gesenkt, so dass auch hier Potential für Maßnahmen besteht. Da Bundesstraßen und Autobahnen in der Zuständigkeit der Autobahngesellschaft liegen, ist der Einfluss Bremens auf die Umsetzung relativ gering. Die Autobahngesellschaft plant nach und nach alle Autobahnabschnitte in der Stadtgemeinde zu prüfen, kann aber aktuell keinen konkreten Zeitraum nennen.

Auch aus dem Verkehrsentwicklungsplan und Mobilitätskonzepten ergeben sich Maßnahmen, die zwar nicht aus Lärmschutzgründen erfolgen, aber eine potentielle Lärmwirkung haben. Laut des Berichts „Lärmaktionsplanung – Lärminderungsef-

fekte von Maßnahmen“ des Umweltbundesamtes ist z.B. mit den in Tabelle 12 dargestellten Lärmwirkungen von Verkehrslenkungen und –beschränkungen zu rechnen [23]. Der genannte Bericht mit Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotentialen ist auf der Homepage vom Umweltbundesamt [umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_laermaktionsplanung_-_laermminderungseffekte_von_massnahmen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_laermaktionsplanung_-_laermminderungseffekte_von_massnahmen.pdf) zu finden. Ein Großteil der Maßnahmen wurde bereits im Laufe der Jahre umgesetzt, so dass mit einer weiteren Lärmpegelabnahme eher durch Änderungen in der Fahrzeugflotte hin zu zunehmender Elektromobilität zu rechnen ist.

Tabelle 26: Lärmwirkung verschiedener Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beschränkung; Quelle: [23]

Maßnahme	Wirkung
Verstetigung Verkehrsfluss	bis -1 dB
LKW-Leitkonzepte	bis -2 dB
ÖPNV-Stärkung	bis -1 dB
Parkraumbewirtschaftung	bis -1 dB
Grüne Welle (70 km/h)	bis -1 dB
Grüne Welle (30 km/h)	bis -4 dB

6.5 Langfristige Strategie

Langfristiges Ziel in Bremen ist es, die enorme Anzahl an Betroffenen insbesondere der sehr hohen Pegelbänder in der Nacht perspektivisch zu reduzieren. Helfen würde dabei z.B. die Umsetzung einer innerstädtischen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Auch in der Umgebung von Autobahnen gibt es in Bremen eine hohe Betroffenheit. Der Austausch mit der Autobahngesellschaft sollte verstetigt und intensiviert werden, um freiwillige Lärmsanierungen in der Stadtgemeinde voranzutreiben. Zukünftig sollte die Änderung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hin zu Elektrofahrzeugen die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr reduzieren. Solange solch großflächige Änderungen noch nicht absehbar sind, könnte durch die gezielte Ausweisung von Straßenabschnitten von Tempo 30 (vgl. Kapitel 6.2.1) die Lärmbetroffenheit reduziert werden. Ziel muss es dabei sein, auch nach Abarbeitung der beschriebenen Abschnitte mit höchster Lärmbetroffenheit weitere Abschnitte zu prüfen.

Kurzfristig wird es dagegen das Ziel sein, die Lärmbetroffenheiten zunächst nicht weiter zu erhöhen. Aufgrund des geringen Flächenangebots im Ballungsraum Bremen entstehen neue Wohnbauflächen oft in Bereichen mit erhöhten Lärmpegeln. Zwar wird dem mittels passivem Schallschutz und Grundrissgestaltung entgegen gewirkt, allerdings haben diese Maßnahmen keinen Einfluss auf die rechnerisch von Lärm betroffenen Personen. Diese würden weiter steigen. Bei gleichzeitiger Zunahme von Wohnraum würde eine nicht weitere Zunahme der Betroffenheit absolut betrachtet also eine Entlastung im Bestand bedeuten.

7 Schienenverkehr

Lärmquellen des Schienenverkehrs in der Stadtgemeinde Bremen sind insbesondere die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken mit einer Länge von 104,8 km. Zudem

gibt es mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn in Bremen Nord sowie der Hafeneisenbahn zwei nicht bundeseigene Schienenstrecken in Bremen. Ebenfalls in die Kategorie Schienenverkehr fällt das Netz der Straßenbahnen der Bremer Straßenbahn AG.

7.1 Bundeseigene Schienenstrecken

Bei den bundeseigenen Schienenstrecken handelt es sich in der Stadt Bremen ausschließlich um Strecken der Deutschen Bahn. Das Schienennetz wurde im Rahmen der Lärmkartierung 2022 zentral deutschlandweit durch das Eisenbahnbundesamt (EBA), als Bestandteil der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, kartiert. Die Lärmkarten sind in einem regelmäßigen Abstand von 5 Jahren zu erstellen. Lärmkarten sind auf der Homepage vom EBA geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/ zu finden.

Auch die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken des Bundes erfolgt durch das EBA. Die Häuser SBMS mit dem Bahnlärmbeauftragten und SUKW durch das Referat 22 Immissions- und Strahlenschutz befinden sich im regelmäßigen Austausch mit der Deutschen Bahn und dem EBA. Gemeinsam wurden entsprechende Stellungnahmen für die Beteiligungsphasen 1 und 2 der Lärmaktionsplanung an das EBA versandt und fanden Einzug in den Entwurf des Lärmaktionsplans. Informationen zur Lärmaktionsplanung des EBA sind auf der Homepage [eba.bund.de/DE/The-men/Laerm an Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html](https://eba.bund.de/DE/The-men/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html) zu finden.

7.1.1 Maßnahmen der Deutschen Bahn in der Stadt Bremen

Lärmvorsorge

Gemäß § 40 BImSchG ist beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Schienenwegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. § 40 BImSchG). Eine Lärmvorsorge muss dann durchgeführt werden, wenn der Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV § 2 Abs. 1 übersteigt. Dabei haben aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwände) Vorrang vor passiven Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster).

Freiwilliges Lärmsanierungsprogramm des Bundes

Da Bestandsstrecken von der Lärmvorsorge ausgenommen sind, hat die Bundesregierung 1999 das freiwillige Lärmsanierungsprogramm eingerichtet. Aus dem hierfür vorgesehenen Fördertopf können aktive Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken finanziert und passive Maßnahmen, gemäß der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, gefördert werden. Die Bekanntmachung der neugefassten Förderrichtlinie von 2022 ist auf der Homepage des EBA eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/Laermsanierung/RL_Laermsanierung.pdf?blob=publication-File&v=5 zu finden. Streckenabschnitte werden in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen, wenn die in Tabelle 27 enthaltenen Auslösewerte für die Lärmsanierung überschritten sind.

Tabelle 27: Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A), Quelle: Bundeshaushaltsgesetz

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56
in Gewerbegebieten	72	62

Die zu sanierenden Streckenabschnitte werden dabei anhand der sogenannten Priorisierungskennziffer (PKZ) ausgewählt. Alle gemäß der Richtlinie zu sanierenden Abschnitte wurden seitens der DB Netz AG erfasst und werden unter Berücksichtigung betriebstechnischer Abläufe saniert.

Hierfür wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG ein Gesamtkonzept zur Lärmsanierung erarbeitet. Nähere Informationen sind auf der Homepage der Deutschen Bahn [laermsanierung.deutschebahn.com/downloads.html](https://www.deutschebahn.com/downloads.html) zu finden. In Anlage 3 „Gesamtkonzept Lärmsanierung“ der vorgenannten Homepage sind die noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und -abschnitte mit Angabe der Priorisierung aufgeführt.

Freiwillige Lärmsanierung in der Stadtgemeinde Bremen

Gemäß Anhang 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplanes des EBA gibt es in der Stadtgemeinde Bremen sechs Lärmschwerpunkte in den Bereichen Oldenburger Kurve, Roonstraße, Pagentorner Heimweg, Sebaldsbrück und der Hermann-Osterloh-Straße in Mahndorf, bei denen schon Lärmsanierungen mit einem damals höheren Auslöseschwellwert von 65 dB(A) geprüft wurden und zusätzlich weitere 21 noch zu bearbeitende Lärmsanierungsbereiche. Der genannte Anhang 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplans ist auf der Homepage des EBA eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Entwurf_Anhang_2.pdf zu finden und enthält ab Seite 56 Informationen zur Stadtgemeinde Bremen.

Bereits angelaufene Planungen zur Lärmsanierung in Sebaldsbrück wurden seitens der DB AG wieder gestoppt. Begründet wurde dies mit dem geplanten dritten Gleis des Neubauprojektes Hamburg/Bremen-Hannover sowie zukünftigen Planungen eines vierten Gleises für den S-Bahn-Verkehr. Bremen hat im Rahmen der zweiten Beteiligung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahn Bundesamtes seinen Unmut darüber kundgetan und auf den zu erwartenden Zeithorizont der Umsetzung von voraussichtlich mehr als zehn Jahren verwiesen. Nach Auffassung der Stadtgemeinde Bremen wären Lärmschutzmaßnahmen innerhalb weniger Jahre umsetzbar, so dass bis zur Umsetzung des dritten Gleises Anwohner:innen viele Jahre von mehr Lärmschutz profitieren würden.

Gemäß Förderrichtlinien der Lärmsanierung ist eine Lärmschutzmaßnahme aber nur als verhältnismäßig anzusehen, wenn sie in einer angemessenen Relation zur technischen Lebensdauer steht. Davon ist auszugehen, wenn an dem zur Lärmsanierung anstehenden Streckenabschnitt nicht innerhalb von zehn Jahren mit einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 BImSchG zu rechnen ist.

Von Seiten der DB InfraGO AG wurde am 30. Januar 2024 an das EBA folgende Stellungnahme abgegeben:

„...Aufgrund der Sperrpausenplanung für die bauliche Umsetzung der LS-Maßnahmen wären die Lärmschutzwände erst in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre gebaut worden. Der Ausbau des Streckenabschnitts Bremen-Sebaldsbrück im Rahmen des Aus- und Neubauprojekts Hamburg/Bremen-Hannover ist lange vor Ende der Nutzungsdauer von 25 Jahren vorgesehen. Damit entfällt leider die Förderfähigkeit der LS-Maßnahmen. ...“

Schienenlärmschutzgesetz / Lärm-Monitoring

Seit dem 13. Dezember 2020 verbietet das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) den Einsatz lauter Güterwagen. Ziel des Gesetzes ist, dass nur Güterwagen zum Einsatz kommen, die eine Betriebszulassung gemäß Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ – TSI Lärm haben.

Verknüpft wurde dies mit einem Förderprogramm zur Umrüstung von Bestandsgüterwagen mit lärmindernden Bremsen.

Mit dem sogenannten Lärm-Monitoring soll die Einhaltung des SchlärmschG überprüft werden. Nähere Informationen zum Lärm-Monitoring, den Schallmessungen im Schienenverkehr, sind auf der Homepage des EBA laerm-monitoring.de/ zu finden. Laut dem Jahresbericht 2022 haben sich die Mittelungspegel gegenüber dem Jahr 2019 um 4,7 dB(A) reduziert.

7.1.2 Freiwillige Maßnahmen der Stadtgemeinde Bremen – Bedarfsanalyse Bahnlärm

In den Jahren 2016 bis 2017 wurde nach dem Beschluss des zweiten Lärmaktionsplans die Bedarfsanalyse Bahnlärm 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.

Es wurde eine Prioritätenliste von 15 Maßnahmen erarbeitet. Dabei handelt es sich im Regelfall um Lärmschutzwände, teilweise in Kombination mit weiteren Maßnahmen. Die erste Maßnahme mit dem höchsten Nutzen-Kosten-Verhältnis aus dieser Bedarfsanalyse wurde bereits an der Grönlandstraße in Bremen Nord umgesetzt.

Aus der Prioritätenliste der Bedarfsanalyse zum Bahnlärm sind als Beispiel in der folgenden Tabelle die Maßnahmen der ersten drei Rangplätze aufgeführt, wobei die erstgenannte Maßnahme an der Grönlandstraße bereits umgesetzt wurde.

Tabelle 28: Prioritätenliste der Bedarfsanalyse Bahnlärm aus dem Jahr 2017, erste drei Maßnahmen (auf Basis des Nutzen-Kosten-Verhältnisses = NKV) [24]

Ort	Minderung in dB(A)	Betroffene > 55 dB(A) nachts	NKV	Kosten (in €)
Grönlandstraße	10	258	10,4	336.200
Roonstraße	8	272	7,1	425.300
Schleswiger Straße	8	189	5,5	379.500

Die angegebenen Kosten stellen dabei die reinen geschätzten Baukosten Stand 2017 dar. Die Umsetzung der Maßnahme Grönlandstraße hat gezeigt, dass neben zusätzlichen Kosten wie Planungsleistungen, Baufeldsicherung und Kosten für Wartung und Pflege der Lärmschutzwand auch die reinen Baukosten in den letzten Jahren enorm gestiegen sind. Die Gesamtkosten der Lärmschutzwand Grönlandstraße lagen etwa um den Faktor 8 höher als die in der Tabelle angegebenen Werte. Überschlägig ist mit Kosten von etwa 30 Mio. Euro für die Umsetzung aller Maßnahmen zu rechnen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt Bremen ist mit einer zeitnahen Umsetzung weiterer Maßnahmen nicht zu rechnen. Sollten Haushalts-gelder zur Verfügung stehen, ist die Umsetzung weiterer Maßnahmen anzustreben.

Die Umsetzung der Maßnahmen auf den Plätzen 2 (Roonstraße) und 3 (Schleswiger Straße) würde alleine 461 Personen mit aktuellen Betroffenheiten über 55 dB(A) nachts um durchschnittlich 8 dB(A) entlasten. Bei Betrachtung von Pegelreduzierungen für Gebäude mit aktuellen Pegeln unterhalb von 55 dB(A), dürfte die Entlasteten-zahl deutlich über 500 liegen.

Details zur Bedarfsanalyse Bahnlärm sind auf der Homepage der Senatorin für Umwelt umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/bahn-und-schienenlaerm/bedarfsanalyse-zum-bahnlaerm-81749 zu finden.

7.2 Nicht bundeseigene Schienenstrecken

Im Zuge des Bremer Lärmaktionsplans 2024 wurde zum ersten Mal der Bereich Industriefähren der Hafeneisenbahn mit kartiert. So dass sich Betroffene nun über die Auswirkungen des Schienenverkehrslärms informieren können. Auf der Homepage GeoPortal Bremen der Freien Hansestadt Bremen geoport.bremen.de ist die Lärmkartierung der Hafeneisenbahn zu finden.

Momentan sind keine Maßnahmen zur Minderung des Lärms im Bereich der Hafeneisenbahn vorgesehen. Durch den geplanten Bau der Bahnwerkstatt Reitbrake wird zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Im Zuge des Verfahrens findet auch eine Untersuchung der Lärmsituation auf Teilen der Strecke der Hafeneisenbahn statt. Bei einem Neubau sind dann die strengeren Werte der 16. BImSchV bzw. TA Lärm [25] einzuhalten, wodurch der zukünftige Zustand leiser als der bisher genehmigte ist.

Als nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke wurde die Strecke der Farge-Vegetations Eisenbahn (FVE) 2022 in Bremen Nord kartiert. Für die Strecke der FVE sind keine gesonderten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die FVE verkehrt auf einer Strecke mit bestehender Genehmigung bezüglich des Lärmschutzes. Die Lärmkartierung der Strecke der FVE ist ebenfalls auf der Homepage GeoPortal Bremen geoport.bremen.de zu finden.

7.3 Bremer Straßenbahnen AG

Seit dem Lärmaktionsplan aus dem Sommer 2014 hat die BSAG zahlreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung begonnen und teilweise auch abgeschlossen.

Die BSAG ist sich ihrer Verantwortung für das Thema Lärm in der Stadt bewusst. Mit ihren 120 Straßenbahnen und rund 210 Bussen spielt die Flotte eine wichtige Rolle bei Maßnahmen zur Lärmreduzierung in der Stadt. Die BSAG betreibt aus diesem

Grund einen »Strategiekreis Lärm«. Dieser ist mit Fachleuten, unter anderem der Center Fahrzeuge und Infrastruktur, besetzt und bearbeitet Hinweise der Öffentlichkeit zu besonders auffälligen Lärmquellen. Im Strategiekreis werden mögliche Lärmquellen analysiert und Lösungen erarbeitet.

Ein zentraler Punkt bei der Emissionsreduzierung ist die Umstellung der Busflotte von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf Elektrobusse. Aufgrund der großen Anzahl an Fahrzeugen ist dieser Prozess aber noch nicht abgeschlossen. Bis heute sind 20 der rund 210 Busse elektrisch betrieben. Weitere 50 Fahrzeuge sind bestellt und werden in den kommenden zwei Jahren in die Flotte integriert. Dazu wird derzeit der BSAG-Betriebshof in Blumenthal umgebaut. Dort werden die neuen Elektrobusse stationiert und das Netz in Bremen-Nord bedienen.

Ein weiterer Schritt in Richtung einer komfortablen und zukunftsweisenden Mobilität ist die Einführung der neuen Straßenbahn »Nordlicht« im August 2020. Insgesamt 84 Fahrzeuge vom Typ Avenio werden von Siemens Mobility für die BSAG bis zum Jahr 2024 produziert und geliefert. Bereits heute sind rund 70 Bahnen in Bremen. Die 2,65 Meter breiten Fahrzeuge ersetzen die seit 1993 im Einsatz befindlichen 2,30 Meter breiten Bahnen.

Nach anfänglichen Hinweisen auf erhöhte Lärmemissionen aus dem Kontakt von Rad zur Schiene wurde das Radreifenprofil der »Nordlichter« überarbeitet. Durch die Veränderung des Auslieferungsprofils konnten die Lärmemissionen deutlich reduziert werden. Zudem wird ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes mithilfe von zusätzlichen Sensoren gestartet. Dieses liefert aktuelle Daten zum Zustand der Lauffläche des Rades und erlaubt damit – bei Bedarf – eine frühzeitige Überarbeitung abgefahrener Räder. Unabhängig davon werden alle Bremer Straßenbahnen mit Radabsorbieren ausgestattet.

Vor allem in dicht besiedelten Quartieren kritisieren Anwohnerinnen und Anwohner von Wendeschleifen eine störende Lärmentwicklung durch die elektrischen Geräte der Straßenbahn. Da dies sowohl neue wie auch alte Fahrzeuge betrifft, wird an diesen Endhaltestellen die Klimatisierung im Fahrgastraum deaktiviert.

8 Luftverkehr

Der Verkehrsflughafen Bremen befindet sich zwischen dem nördlich gelegenen Stadtzentrum Bremen und den südlich gelegenen niedersächsischen Umlandgemeinden. Die Entfernung zum Stadtzentrum Bremen (Marktplatz) beträgt rund dreieinhalb Kilometer. Im Jahr 2008 wurde mit rund 47.000 Flugbewegungen ein bisheriges Maximum erreicht. In den Jahren 2012, 2015, 2017 und 2019 waren es rund 45.000, 42.500, 37.500 und 36.400 jährliche Flugbewegungen. Die Zahlen liegen unterhalb des Schwellenwertes von 50.000 Flugbewegungen/Jahr, die einen Großflughafen definieren und eine Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung vorschreiben. Eine Kartierung des Fluglärms erfolgte aufgrund der Lage des Flughafens innerhalb des Ballungsraums Bremen, in dem wesentliche Lärmquellen zu kartieren waren. Von Fluglärm sind Wohngebiete im Einflussbereich des Bremer Verkehrsflughafens Bremen, insbesondere in Richtung der Hauptstart- und Landebahn betroffen, welche in Ost-West-Richtung verläuft. Die Lärmkartierung 2022 wurde auf der Grundlage der

Gesamtflugbewegungen und der Flugverläufe des Jahres 2019 durchgeführt. Im Bereich der Lärmpegel $L_{DEN} > 70(A)$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB}(A)$ befindet sich keine Wohnbebauung.

Die Betriebszeit und Flugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Bremen ergeben sich aus dem Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen vom 28. August 2000. Hiernach sind „Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, die mindestens den Anhang 16 Kapitel 3 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt erfüllen,“ von 6 bis 22.30 Uhr erlaubt. Am Bremer Flughafen gilt von 22:30 Uhr bis 06:00 Uhr die Flugbeschränkungszeit. Während dieser Nachtflugbeschränkungszeit sind gemäß der Betriebsgenehmigung zwei abendliche Home Carrier Landungen bis 23 Uhr und im Verspätungsfall bis 24 Uhr, Flüge mit erteilten Ausnahmeerlaubnissen von der Luftfahrtbehörde bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation sowie sonstige Nachtflüge wie z.B. Ambulanz- und Ausweichlandungen zulässig.

Zur Überwachung des Fluglärms betreibt der Verkehrsflughafen Bremen eine Messanlage, welche an neun ortsfesten Messstellen kontinuierlich den Schall misst und die Messergebnisse in einer Datenbank speichert. Zudem kann nach Bedarf ein mobiler Lärmesswagen eingesetzt werden. Die Mess- und Auswertungsergebnisse der Fluglärm-Überwachungsanlage veröffentlicht die Flughafen Bremen GmbH (FBG) auf ihrer Homepage bremen-airport.com/umwelt/fluglaerm.

Seit April 2023 stellt die FBG auf der genannten Internetseite die Flugspurendarstellung TraVis (TRAck VISualisation = Spurvisualisierung) zur Verfügung. Interessierte können sich über An- und Abflüge vom Bremer Flughafen und aufgezeichneten Geräuschpegeln der überflogenen Messstellen informieren. Die Darstellung der Flugspuren erfolgt mit zehn Minuten Zeitversatz, wobei die Flugdaten aus dem Flugplan wie z.B. die Ankunftszeit in Echtzeit dargestellt wird.

8.1 Bisherige Maßnahmen

Mit lärmmindernden Maßnahmen befasst sich die Bremer Fluglärmkommission, in der u. a. die umliegenden bremischen und niedersächsischen Stadtteile bzw. Gemeinden sowie die jeweiligen Fachabteilungen der beteiligten senatorischen Dienststellen vertreten sind. Bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft ist die Dienststelle einer/s Fluglärmschutzbeauftragten eingerichtet, zu deren Aufgaben u.a. die Teilnahme an den Beratungen der Fluglärmkommission gehört. Die Fluglärmkommission kann der Genehmigungsbehörde (Luftfahrtbehörde bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation) und der Deutsche Flugsicherung GmbH lärm-mindernde Maßnahmen vorschlagen.

8.1.1 Änderungen im Luftfahrthandbuch

Im Rahmen der Arbeit des Fachgremiums der Fluglärmkommissionen sowie der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH wurden seit der Aufstellung des Lärmaktionsplans von 2014 die folgenden Maßnahmen/Änderungen im Luftfahrthandbuch aufgenommen.

Verlegung der Abflugroute WSR2M

Am 15. Oktober 2015 wurde die Abflugroute WSR2M in Betriebsrichtung Ost mit nördlichen Zielen nach Empfehlung der Fluglärmkommission und Berechnungen der Deutschen Flugsicherung verlegt. Die vorherige Nominallinie führte im Bereich der nördlichen Kurve über den Stadtteil Osterholz und dessen Großwohnsiedlung im

Ortsteil Tenever. Mit dem neuen Abflugverfahren wird die nördliche Kurve etwas weiter östlich eingeleitet, so werden die Osterholzer Heerstraße und unmittelbar danach die BAB 27 überflogen und die Großwohnsiedlung entlastet.

Gekurvtes Anflugverfahren bis zum Endanflug

Die Deutsche Flugsicherung GmbH hat gemeinsam mit verschiedenen Fluggesellschaften ein neues Anflugverfahren mit neuen präzisen gekurvten Zuführungen zum Endanflug getestet. Die Vorteile von RNP 1 mit RF-Leg, einem Streckensegment mit einem konstanten Radius, sind reproduzierbare Flugwege, eine hohe Spurtreue, verkürzte Flugwege und weniger Umwelt- und Lärmbelastung durch einen vorgeschriebenen kontinuierlichen Sinkflug. Zum 18. Juli 2019 sind die Verfahren im Luftfahrthandbuch veröffentlicht worden.

Abflüge nach Sichtflugregeln von Startbahn 23

Auf Initiative einer Arbeitsgruppe bestehend aus dem Bremer Verein für Luftfahrt e.V., DFS Deutsche Flugsicherung und der Fluglärmschutzbeauftragten erfolgte eine Maßnahme zur besseren Ausnutzung der aus Lärmschutzgründen errichteten Startbahn 23 für Kleinflugzeuge durch deren Anbindung in Richtung Norden zum Pflichtmeldepunkt NOVEMBER. Bisher waren nur Abflüge von den Piste 09 oder 27 in Richtung NOVEMBER möglich. Durch die Nutzung der Piste 23 anstatt der Piste 27 erhöhen sich die Flughöhen im Bereich Grolland signifikant, wodurch sich die Schallmissionen in den Wohngebieten verringern. Im Jahr 2017 führte die Arbeitsgruppe eine Flugerprobung durch, um cockpitseitig VFR-Abflüge von der Runway 23 direkt nach Norden zum Pflichtmeldepunkt NOVEMBER zu prüfen. Aus fliegerischer Sicht bestanden keine Bedenken. Am 29. August 2019 ist die entsprechend geänderte Durchführungsverordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Sichtflugregeln zum und vom Flughafen Bremen) in Kraft getreten, so dass Abflüge von Luftfahrzeugen bis 5,7 MTOM in Richtung Norden unter bestimmten Bedingungen zulässig sind. Erst mit ausdrücklicher Anweisung durch Bremen TURM darf die Rechtskurve nach dem Abheben eingeleitet werden. Für die häufigen Flugziele im Norden müssen nicht, wie vorher erforderlich, ausschließlich die Pisten 09 und 27 genutzt werden.

Empfehlung zur Optimierung des Abflugverfahrens

Auf Empfehlung der Fluglärmkommission, veranlasste die Genehmigungsbehörde für den Verkehrsflughafen Bremen nach Vorbild Hamburgs eine Eintragung in das Luftfahrthandbuch zum steileren Startverfahren, da dieses Verfahren nach Auffassung der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) für Abflüge von Flughäfen mit Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe gegenüber dem flacheren Startverfahren lärmärmer ist. Im Luftfahrthandbuch wurde Anfang Dezember 2021 die Empfehlung zum NADP1-Verfahren veröffentlicht. Aus Lärmschutzgründen wird für alle Abflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen das Startverfahren NADP1 empfohlen, so dass die Pilot:innen den Cutback (die Rücknahme des Startschubs zum Steilschubs) nach dem Abflug in Höhe von 1.500 Fuß (ca. 460 m) durchführen sollen.

8.1.2 Passiver Schallschutz

Neben aktiven Schallschutzmaßnahmen wie z.B. leiseren Triebwerken und optimierten An- und Abflugverfahren zur Verminderung der Fluglärmbelastung gibt es den passiven Schallschutz für von Fluglärm betroffene Anwohnende. Unter passivem

Schallschutz sind bauliche Maßnahmen an bestehenden Gebäuden, wie beispielsweise Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen oder die Errichtung von Schallschutzwänden oder -wällen zu verstehen.

Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Fluglärmgesetz

Mit der „Rechtsverordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Bremen“ vom Dezember 2009 wurde das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 im Bundesland Bremen vollzogen. Mit dieser Rechtsverordnung sind weitgehende Lärminderungsmaßnahmen in Kraft getreten, wie Bau- und Siedlungsverbote im Lärmschutzbereich, sowie die Anforderung von erhöhtem baulichem Schallschutz bei der Errichtung von Wohngebäuden und sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen. Nach bundeseinheitlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes konnten ab 24. Dezember 2014 bei der zuständigen Behörde Anträge auf bauliche Schallschutzmaßnahmen gestellt werden.

Neben dem behördlichen Verfahren hat der Aufsichtsrat der Flughafen Bremen GmbH die Umsetzung eines freiwilligen Schallschutzprogramms freigegeben, das berechtigten Anwohnenden des Flughafens ab dem 1. November 2013 bis Ende 2019 eine zusätzliche Möglichkeit zur unbürokratischen Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen in Aufenthalts- und Schlafräumen ermöglicht. Der Flughafen Bremen hat in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Behörde (damals Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen) das freiwillige Schallschutzprogramm „Calmar“ als vereinfachtes privatrechtliches Verfahren entwickelt.

Beim damaligen Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (SWAH) sind 73 Anfragen hinsichtlich der Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden gestellt worden. Bei allen 73 Wohnobjekten handelte es sich um Wohnobjekte, welche sich in der Nachtschutzzone befanden. Drei von diesen Anfragen wurden für erstattungsfähige Aufwendungen beschieden.

Bei der FBG sind 182 Anträge zu insgesamt 283 Wohneinheiten aus dem Lärmschutzbereich eingegangen. In 113 Verfahren erfolgten Erstattungen für Begutachtungsleistungen als auch für die Umsetzung von Maßnahmen in Höhe von rund 323.000 Euro. In 48 Verfahren wurden Maßnahmen vorgenommen und erstattet. Generell ist darauf hinzuweisen, dass es hinsichtlich der Anträge bei SWAH und FBG Überschneidungen geben kann. Die Auszahlungen erfolgten jedoch ausschließlich über die FBG.

Wirksamkeit von Lärmschutzwänden und -wällen

Nachdem von Mitgliedern in Fluglärmkommissionssitzungen die Wirksamkeit von bestehenden baulichen Schallschutzvorrichtungen auf dem Flughafengelände bezweifelt wurde, erteilte die Luftfahrtbehörde den Auftrag für eine schalltechnische Untersuchung zur Wirksamkeit von Lärmschutzwänden und -wällen am Verkehrsflughafen Bremen. Das beauftragte Gutachterbüro stellte die Ergebnisse der Fluglärmkommission vor. Im Ergebnis wurde demnach festgestellt, dass eine signifikante Minderung der Gesamtbelastung durch Fluglärm grundsätzlich nicht durch Aufstockung auf 7 m bzw. 10 m hohe Lärmschutzwände zu erreichen ist. Der gewünschte Effekt von Lärmschutzwänden werde räumlich stark begrenzt und nehme mit zunehmender Entfernung zum Boden ab (wirksam im Erdgeschoss im Nahbereich der Lärmschutzwände).

Sonderstartbahnen

Der Verkehrsflughafen Bremen verfügt über zwei Sonderstartbahnen, die ausschließlich für den Transport aus in der bremischen Luft- und Raumfahrtindustrie ausgerüsteten Flügeln spezifischer Muster zulässig ist. Aus Lärmschutzgründen gibt es mengenmäßige Beschränkungen der Starts für den Tag- und den Nachtzeitraum, die durch die FBG kontinuierlich überprüft werden.

Beschränkte Flugzeiten für Kleinflieger

Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind die Flugzeiten für Leichtflugzeuge und Motorsegler zeitlich beschränkt. Sie dürfen werktags nicht vor 7 Uhr, nicht zwischen 13 und 15 Uhr sowie nicht nach Sonnenuntergang starten und landen. Sonntags und an Feiertagen gilt die Beschränkung vor 9 Uhr und nach 13 Uhr.

Run-up-Point

Auf dem Verkehrsflughafen Bremen wurde der Run-up-Point für Testläufe von Luftfahrzeugen so eingerichtet, dass die Bevölkerung bestmöglich vor Lärm geschützt wird. Nahe der Nebenstartbahn 23 können die Testläufe mit der größtmöglichen Entfernung zu der den Verkehrsflughafen umgebenden Wohnbebauung durchgeführt werden.

Schubumkehr

Zum Schutz der Anwohnenden vor Fluglärm dürfen Pilot:innen Schubumkehr nur aus Sicherheitsgründen verwenden. Durch die Schubumkehr wird der Schub im Triebwerk entgegen der Bewegungsrichtung umgelenkt, um das Luftfahrzeug abzubremesen.

8.2 Geplante Maßnahmen

Aktiver Schallschutz

Am 03.04.2024 wurden in der 173. Sitzung der Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen die Anpassung der Sichtflugverfahren in östliche Richtung am Bremer Flughafen beraten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, die Sichtflugverfahren gemäß der vorgestellten Verfahren zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen.

Ziel der Anpassung ist eine bessere und vor allem schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR), indem die Sichtabflüge nach dem Start in einer Rechtskurve in Richtung Süden zu den Meldepunkten Sierra 2 und Sierra 1 abdrehen. Durch das frühzeitige Abdrehen werden dicht besiedelte Stadtteile im Osten des Flughafens gemieden, so dass sich die Lärmbetroffenheit insgesamt verringert.

Passiver Schallschutz

Der bisherige Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Bremen aus dem Jahr 2009 wurde von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde gemäß § 4 Absatz 6 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) nach zehn Jahren im Jahr 2019 überprüft. Aufgrund der Berücksichtigung einer geänderten Rollwegführung am Flughafen und einer dadurch bedingten rechnerischen Berücksichtigung einer Ersatzabstellposition konnte

bei der Überprüfung eine wesentliche Änderung von 2,0 dB(A) im Sinne des § 4 Abs. 5 Satz 2 FluLärmG festgestellt werden. Der Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Bremen wurde mit Wirkung zum 03.03.2021 neu festgesetzt.

Aufgrund bundesgesetzlicher Vorschriften können bei der zuständigen Behörde Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Transformation erst ab dem 03.03.2026 Anträge auf Erstattungsansprüche für passive Schallschutzmaßnahmen gestellt werden. Nähere Informationen zur Überprüfung des Lärmschutzbereichs und die Rechtsfolgen der Neufestsetzung sind auf der Homepage der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation haefen.bremen.de/laermschutzbereich-schallschutz-10875 einsehbar.

9 Industrie, Gewerbe, Häfen

Der Gewerbe- und Industrielärm wurde mittels berechneter flächenbezogener Schallleistungspegel und stellenweise vorliegender Messergebnisse dargestellt. Die Festlegung der Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm nach der TA Lärm ist abhängig von der in der Bauleitplanung festgelegten oder tatsächlich vorhandenen Nutzung. Der dort genannte Immissionsrichtwert für Mischgebiete beträgt 45 dB(A) nachts und soll nicht überschritten werden. Dieser Wert liegt somit 10 dB(A) unter dem Auslöseschwellenwert von 55 dB(A) nachts vergangener Lärmaktionspläne. Von einem relevanten Immissionsbeitrag durch Gewerbelärm ist auch weiterhin nur in den Bereichen Häfen und Stahlwerke zu rechnen. Aus diesem Grund werden in der Lärmkartierung und auch den folgenden Kapiteln nur die Bereiche Häfen und Stahlwerke betrachtet.

In Sondergebieten wie z.B. der Überseestadt gelten abweichende Regelungen. Hier darf auch in Gebieten gewohnt werden, in denen der nächtliche Lärmpegel über 45 dB(A) beträgt. Die ungestörte Nachtruhe, die für die Gesundheit unverzichtbar ist, muss durch bauliche Maßnahmen von den Gebäudeeigentümer:innen selbst gewährleistet werden. Mit der obersten Immissionsschutzbehörde wurden für diese Gebiete gesonderte Regelungen in Form von textlichen Festsetzungen, Duldungsvereinbarungen und Baulasten im Grundbuch getroffen.

9.1 Herausforderung Transformation Stahlwerke

Das Ziel der ArcelorMittal Bremen GmbH ist es, im Jahr 2032 eine CO₂-freie (kohlendioxidfreie) Stahlproduktion vorhalten zu können. Dafür müssen Kohle und Koks durch Erdgas und längerfristig durch „grünen“ Wasserstoff ersetzt werden. Dies erfordert den kompletten Umbau der Roheisen- und Rohstahlherstellung, der in zwei Schritten erfolgen soll:

- Die Roheisenerzeugung über aktuell zwei Hochöfen wird durch eine Direktreduktionsanlage (Direct Reduced Iron, DRI) ersetzt, die Eisenschwamm erzeugt.
- Die Stahlerzeugung wird vom Konverter auf zwei Elektrolichtbogenöfen (Electric Arc Furnace, EAF) umgestellt.

Die Umstellung erfolgt in zwei Phasen:

- In der ersten Phase sollen bis 2026 eine DRI-Anlage sowie ein Elektrolichtbogenofen (EAF1) errichtet werden. Anschließend soll der Hochofen 3 stillgelegt werden. Da bisher noch nicht ausreichend Wasserstoff aus regenerativen Quellen („grüner“

Wasserstoff) zur Verfügung steht, soll die DRI-Anlage zunächst mit Erdgas betrieben werden. Auch hierdurch kann der CO₂-Ausstoß des Werkes gegenüber dem Kohleeinsatz im Hochofen bereits deutlich minimiert werden.

- In der zweiten Phase soll bis 2032 ein zweiter Elektrolichtbogenofen (EAF2) in Betrieb genommen werden. Im Zuge dessen werden der verbleibende Hochofen 2, die Sinteranlage und die Konverter im Stahlwerk außer Betrieb genommen. Die DRI-Anlage soll auf Wasserstoff umgestellt werden.

Neben der Umstellung auf Erdgas und Wasserstoff soll auch der erhöhte Einsatz von Eisenschrott einen Beitrag zur Verringerung des Einsatzes fossiler Brennstoffe leisten.

Das neue Stahlwerk ist nicht mit erhöhten Schallemissionen im Wohnumfeld verbunden. Im Süden (Seehausen) und Norden (Burglesum) wird sich die Lärmbelastung verringern. Der Schrottschlag durch Drittfirmen wird jedoch zu einer höheren Lärmbelastung im Bremer Westen führen.

Die einzelnen Stufen der Genehmigung, die teilweise schon angelaufen sind, werden durch die Immissionsschutzbehörden intensiv begleitet. Bereits durchgeführte Immissionsmessungen und die von ArcelorMittal Bremen vorgelegte Schallprognose zeigen, dass von einer Genehmigungsfähigkeit auszugehen ist. Die erste Teilgenehmigung, die die grundlegende immissionsschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit der wesentlichen Anlagenteile einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung und Öffentlichkeitsbeteiligung umfasst, wurde am 12. Juni 2024 erteilt. Weitere Teilgenehmigungen und Zulassungen folgen.

9.2 Entwicklungen Industriehafen und Umgebung

Neben den Stahlwerken bestimmen weitere Bestandsbetriebe des Industriehafens die Lärmsituation des Stadtteils Oslebshausen. Die größte Herausforderung stellt dabei die gewachsene Struktur mit direkter Nähe von Hafen- und Industriebetrieben auf der einen Seite und Wohnnutzung auf der anderen Seite dar. Zudem gelten für einige Arbeiten im Hafen Ausnahmeregelungen von der TA Lärm in Bezug auf Seehafenumschlag. Für größere Kritik sorgten zuletzt die Ansiedlung der Klärschlammverbrennungsanlage und die Planungen zur Ansiedlung der Bahnwerkstatt der Firma Alstom im Bereich Reitbrake.

9.2.1 Runder Tisch Oslebshausen

In enger Abstimmung von Bürgerinitiative, Behörden und Politik wurde im Februar 2021 auf Beschluss der Bremischen Bürgerschaft der Runde Tisch Oslebshausen eingerichtet. An diesem nahmen bei insgesamt acht Sitzungen Vertreter:innen von Bürgerinitiative, Ortsamt, Beirat, der Senatorin für Klima, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS), der Senatorin für Wissenschaft und Häfen (SWH), der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa (SWAE), der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen, der Wirtschaftsförderung Bremen sowie Vertreter:innen der ansässigen Hafengebiete und der Initiative stadtbremischer Häfen (ISH) teil. Thematisch wurden zahlreiche für den Stadtteil relevante Punkte besprochen. Neben der Lärmproblematik betraf dies u.a. die Klärschlammverbrennungsanlage, den Bau der Bahnwerkstatt und Verkehrsbelastungen im Stadtteil.

Der zunächst geplante gemeinsame Sitzungstermin zu Lärm und Luft wurde vollständig dem Thema Lärm gewidmet. Der Beirat schilderte sehr ausführlich die aktuelle

Lärmsituation im Stadtteil. Es wurden Absprachen getroffen, wonach u.a. über die Ergebnisse der Lärmkartierung informiert werde und erstmalig auch die Hafeneisenbahn im Bereich Industriehäfen kartiert werden solle (vgl. Kapitel 7.2). Zudem wurde SKUMS aufgefordert, zu prüfen, welche Lärminderungsmöglichkeiten jenseits des rechtlich Notwendigen möglich wären. Infolge dessen wurden sehr ausführliche Gespräche mit dem Recyclingbetrieb (vgl. Kapitel 9.2.3) und weitere Lärmmessungen im Bereich Wohlers Eichen (vgl. Kapitel 9.2.2) durchgeführt. Zukünftig soll dieser Austausch mit den Maßnahmen in Kapitel 9.2.4 noch einmal intensiviert werden.

9.2.2 Lärmmessungen Industriehafen

Immer wieder kam es in der Vergangenheit zu Beschwerden sowohl über einzelne Betriebe des Industriehafens als auch den allgemein vorhandenen Grundlärmpegel der Umgebung. Bis dahin lagen neben einzelnen Berechnungen und Messungen aus früheren Genehmigungsverfahren nur Daten aus der Lärmkartierung 2017 vor, welche teilweise auf typischen Flächenschallleistungspegeln von Industrie- und Hafeneisenbahnbetrieben beruhten. Ebenfalls in Abstimmung mit der Bürgerinitiative Oslebshausen und umzu und dem Ortsamt wurde die Idee einer Langzeitlärmmessung in der Umgebung des Industriehafens entwickelt. Die Messungen sollen dabei einen Anhaltspunkt geben, wie die tatsächliche Lärmbelastung in der Umgebung des Industriehafens ist.

Erste Lärmmessung – DIAKO Krankenhaus

Im Auftrag von SUKW Ref. 22 wurde in der Zeit von Dezember 2020 bis Februar 2021 eine erste Langzeitlärmmessung auf dem Dach des DIAKO-Krankenhauses durchgeführt.

Die Ergebnisse der Langzeitmessung Industriehafen Bremen sind auf der Homepage der Senatorin für Umwelt umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen/laermmessung-industriehafen-806560 einsehbar.

Die Ergebnisse lassen sich für den Regelbetrieb sowie den Betrieb mit Schiffsverladung beim in Kapitel 9.2.3 beschriebenen Recyclingbetrieb wie folgt zusammenfassen:

Regelbetrieb

- Im Regelbetrieb ohne Schiff Recyclingunternehmen zwischen 7:15 Uhr und 15:15 Uhr pegelbestimmend. Sonstige Zeit keine Schallquelle dominierend.
- Beurteilungspegel Tag: ca. 60 dB(A)
- Beurteilungspegel Nacht: 45-50 dB(A)
- Lärmpegel etwa auf dem Niveau eines Mischgebiets nach TA Lärm

Betrieb mit Schiffsverladung

- Beurteilungspegel Tag: 62-66 dB(A)
- Beurteilungspegel Nacht: 59-63 dB(A)
- Sehr hohe Anzahl von Spitzenpegeln > 70 dB(A) in der Nacht
- Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung für dauerhaft vorherrschende Lärmbelastung wie z.B. Straßenverkehr liegt bei Beurteilungspegeln von 60 dB(A) in der Nacht.

Die Ergebnisse des Messberichts wurden am 26.05.2021 in der Staatlichen Deputation für Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierökologie und bei einem einzelnen Termin des Runden Tisches Oslebshausen vorgestellt.

Zweite Lärmmessung – Wohlers Eichen

Im Hinblick auf die weiteren Planungen der Stahlwerke und Bahnwerkstatt wurde im Februar und März 2023 in Abstimmung mit der Gewerbeaufsicht Bremen eine zweite Langzeitlärmmessung auf dem Gebäudekomplex der Vonovia an Wohlers Eichen durchgeführt. Der Gebäudekomplex wurde in den 1970er Jahren als Lärmschutzriegel für den Stadtteil Oslebshausen entworfen. Die Grundrisse sind gemäß Begründung zum Bebauungsplan 754 so gestaltet, dass Schlafräume lärmabgewandt ausgerichtet sind. Im Gegensatz zur detaillierten Betrachtung der ersten Lärmmessung zielte die zweite Lärmmessung auf die Bestimmung des dauerhaft vorherrschenden Fremdgeräuschpegels nach Nr. 3.2.1 Absatz 5 der TA Lärm ab. Dabei handelt es sich um den Summenpegel aller vorhandenen Geräuschquellen wie Straßenverkehr, Gewerbelärm, Tiere und Menschen u.ä., der in 95% der Zeit vorhanden ist.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass der Hintergrundpegel wochentags bei etwa 51 dB(A) liegt, an den Wochenenden etwa zwei bis drei dB(A) darunter. In der Nacht wurde durchgehend ein Hintergrundpegel von etwa 47 dB(A) festgestellt.

Der Bericht wurde ebenfalls auf der Homepage der Senatorin für Umwelt umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen/laermmessung-industriehafen-806560 veröffentlicht.

9.2.3 Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb

Zahlreiche Lärmbeschwerden der Vergangenheit und auch der ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung der aktuellen Lärmaktionsplanung betrafen einen Recyclingbetrieb des Industriebhafens. Konkret bemängelt wurde insbesondere der nächtliche Schrottschlag bei Anwesenheit von Schiffen etwa achtmal im Jahr über mehrere Tage. Die Schrotteladung auch in der Nachtzeit fällt dabei unter den Seehafenumschlag. Dieser unterliegt nicht den Regelungen der TA Lärm. Das lässt sich damit begründen, dass die Anwesenheit des Schiffes abhängig ist von Faktoren wie Wasserständen, die sich nicht durch die Betreiber:innen beeinflussen lassen.

Die ersten Messungen in Kapitel 9.2.2 betrachteten getrennt vom Regelbetrieb auch zwei Zeiten mit Anwesenheit des Schiffes. Es bestätigte sich, dass es bei Anwesenheit der Schiffe insbesondere in der Nacht zu sehr hohen Beurteilungspegeln von über 60 dB(A) kommt, die mit Aufwachreaktionen infolge noch deutlich höherer Spitzenpegelereignisse verbunden sind.

Die Ergebnisse der Messung wurden in der Deputation und am Runden Tisch Oslebshausen intensiv diskutiert. In Folge der Messungen gab es u.a. einen Vor-Ort-Termin auf dem Gelände des Recyclingbetriebes mit der Gewerbeaufsicht des Landes Bremens und einem Vertreter von SUKW. Dabei wurden Optimierungen in den Abläufen diskutiert, die insbesondere die Spitzenpegel in der Nacht reduzieren aber auch die Beurteilungspegel im Regelbetrieb reduzieren sollen. Eine langfristige Wirksamkeit kann noch nicht beurteilt werden. Rückmeldungen der Bevölkerung nach den Maßnahmen deuten auf eine deutliche Verbesserung hin. Es ist jedoch festzustellen, dass der Hinweis auf Umsetzung der Maßnahmen beim Betrieb regelmäßig erneuert werden muss, da es einige Zeit nach den letzten Besprechungen regelmäßig wieder etwas lauter wird.

9.2.4 Austausch Ansiedlungsstrategien

Nach Bundes-Immissionsschutzgesetz ist ein Genehmigungsantrag einer/eines Vorhabenträger:in zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen einer Genehmigung, wie die Einhaltung von Grenzwerten, erfüllt sind. Eine Ablehnung, weil ein Betrieb an einem bestimmten Ort nicht erwünscht ist, ist dagegen nach Immissionsschutzrecht nur sehr eingeschränkt möglich. Insofern lässt sich mit Hilfe der für Gewerbelärm gültigen TA Lärm nicht beeinflussen, wo ein Betrieb sich ansiedelt, sofern er die Voraussetzungen zur Genehmigung erfüllt. Dies schließt auch die Betrachtung im Rahmen des Lärmaktionsplanes ein, da dieser keine eigene Rechtsgrundlage bzgl. Gewerbelärm darstellt. Möglichkeiten des frühzeitigen Ausschlusses bietet auf planerischer Ebene zum Beispiel das Baurecht. Für die Umgebung des Industriehafens gibt es allerdings keine Bebauungspläne, die eine Steuerung der Ansiedlung ermöglichen würden. Außerdem handelt es sich größtenteils um bestehende Betriebe und deren Genehmigungen. Vorstellbar wäre ähnlich dem Runden Tisch in Kapitel 9.2.1 ein Austausch mit verschiedenen Ressorts wie Wirtschaft und dem Baubereich, um zu prüfen, mit welchen Mitteln eine gewünschte Steuerung der Ansiedlung an verschiedenen Industriestandorten möglich ist, ohne Betriebe dabei rechtlich einzuschränken. Dies könnte neben der Flächenkontingentierung auf Bebauungsebene z.B. die Darstellung potentieller Alternativstandorte vor der finalen Standortentscheidung sein.

10 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete sind Gebiete, in denen je nach Region und Art des Ruhigen Gebietes kein oder wenig von Menschen gemachter Lärm wie Verkehrslärm oder Gewerbelärm vorhanden ist. Während in ländlichen Gebieten tatsächlich keinerlei Lärmquellen vorhanden sein dürfen, ist die Betrachtung in Großstädten bzw. Ballungsräumen weiter gefasst.

10.1 Rechtliche Grundlagen

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Absatz 2 Satz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz soll ein Ziel von Lärmaktionsplänen sein, Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Unterschieden wird zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen, in denen z. B. ein vorher festgelegter Lärmindex nicht überschritten wird, und ruhigen Gebieten auf dem Land, die keinem (mehr als unerheblichen) Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm ausgesetzt sind.

Bremen ist nach den gesetzlichen Kriterien als Ballungsraum eingestuft. Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz gehören zum Anwendungsbereich der Lärmmindeungsplanung u.a. öffentliche Parks und andere Ruhige Gebiete eines Ballungsraums.

Zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete enthält weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz konkrete Vorgaben. Somit verfügen die zuständigen Behörden über Handlungsspielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den Auswahlkriterien, den Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung. Im Sinne der ULR muss für die Festlegung eines ruhigen Gebiets objektiv ein Mindestmaß an Ruhe vorhanden sein. In Ballungsräumen wird üblicherweise ein nicht zu

überschreitender Lärmindex festgelegt. Anhand der Auswahlkriterien werden Flächen bestimmt, die ein „zur Ruhe kommen“ ermöglichen und Aufenthaltsqualitäten aufweisen, um für die Bevölkerung einen Nutzen für die Erholung zu bringen.

Mit der Festlegung von ruhigen Gebieten besteht die Möglichkeit planerisch Lärmvorsorge zu betreiben. Gemäß § 47d Absatz 6 BImSchG i. V. m. § 47 Absatz 6 Satz 2 BImSchG sind in Lärmaktionsplänen festgelegte Ruhige Gebiete als planungsrechtliche Festlegungen von anderen zuständigen Planungsträgern bei deren Planungen zu berücksichtigen.

Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) bietet mit den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung eine Hilfestellung zur Definition der rechtlichen Qualität und zur Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“.

10.2 Bisherige und laufende Maßnahmen

Bereits im Rahmen der Lärminderungsplanung der 2. Stufe wurden die folgenden drei Kategorien der Ruhigen Gebiete entwickelt und im Lärmaktionsplan 2014 festgelegt.

Kategorie 1: **Ruhiger Landschaftsraum**

- Mindestgröße 30 ha (teilweise auch in Verbindung mit Freiräumen des Umlandes)
- $L_{DEN} \leq 50$ dB(A)
- Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel keiner weiteren Lärmzunahme.

Kategorie 2: **Ruhiger Stadtraum**

- Mindestgröße 3 ha
- $L_{DEN} \leq 55$ dB(A)
- z.B. innerstädtische Grün- oder Freiflächen, die Zielgebiete ruhiger Erholungsformen sind.
- Ziel: $L_{DEN} < 50$ dB(A) wird langfristig angestrebt. Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Kategorie 3: **Stadtoasen**

- Nutzung wie Kategorie 2
- entweder Mindestgröße 1 ha und $L_{DEN} > 55$ dB(A)
- oder Fläche kleiner als 3 ha (Maße etwa 100 m x 300 m) und im Kernbereich 6 dB(A) leiser als am Rand
- Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Die angegebenen Kriterien des Lärmpegels L_{DEN} wurden dabei festgelegt nach der lautesten vorhandenen Lärmquelle. Wirkte auf ein Gebiet z.B. Bahnlärm des Pegelbandes 50-55 dB(A) und Straßenverkehrslärm des Pegelbandes 55-60 dB(A) ein, wurde das höhere Pegelband als Maßstab der Lärmbelastung herangezogen. Eine Wechselwirkung der beiden Lärmquellen wurde nicht betrachtet. Begründet wurde

dies mit fehlenden gesetzlichen Vorgaben zur Berechnung des Gesamtlärms aller vorhandener Lärmquellen. Das Problem der fehlenden Gesetzgebung ist weiterhin vorhanden. Auch auf Bebauungsplanebene sind weiterhin alle Lärmquellen getrennt zu betrachten. In den folgenden Abschnitten wird dennoch ein angepasstes Vorgehen beschrieben, das auch die erhöhte Lärmwirkung zweier Lärmquellen desselben Pegelbandes auf die Ruhigen Gebiete berücksichtigt.

Im Rahmen der Lärminderungsplanung der 4. Stufe wurde im Januar 2023 die Unterarbeitsgruppe „Ruhige Gebiete“ mit Vertretenden der Stadtentwicklung, der Landschaftsplanung, des Immissionsschutzes und des Gesundheitsamtes Bremen gebildet, um ein abgestimmtes Vorgehen zu gewährleisten. Bearbeitet wurden die Fragestellungen zum Umgang mit dem Kriterium „ $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ “ der Gebietskategorie Stadtoase, dem Einfluss der Lärmkartierung 2022 auf die bereits bestehenden Ruhigen Gebiete von 2014, zur Identifizierung von neu entstandenen Grünflächen und zu weitergehenden Möglichkeiten zur planungsrechtlichen Festlegung, um den Schutz von ruhigen Gebieten weiter zu verstärken.

10.2.1 Überprüfung und Anpassung der Gebietsdefinitionen

Ein wichtiges Ziel der Ruhigen Gebiete ist die Verbesserung der Lärmsituation oder zumindest die Verhinderung einer Lärmzunahme. Umsetzen lässt sich eine Verbesserung oder der Schutz vor Verschlechterung nur bei Festlegung einer festen Pegelgrenze.

Die Unterarbeitsgruppe Ruhige Gebiete hat sich bezüglich der Kategorie 2 „Ruhiger Stadtraum“ von 2014 auf die neue Gebietsdefinition „Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)“ verständigt.

Die 2014 als „Stadtoasen“ definierten Flächen mit Pegel $L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$ enthalten keine weiteren Pegelvorgaben. Damit auch diese Gebiete zukünftig besser geschützt werden können, hat die Unterarbeitsgruppe Ruhige Gebiete eine Unterteilung und Weiterentwicklung der Gebietsdefinition in die beiden folgenden Kategorien beschlossen:

- Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)
- Stark belastete Ruhige Gebiete ohne Pegelbegrenzung.

Die Schwelle von 65 dB(A) entspricht dabei genau dem Immissionsrichtwert eines Gewerbegebietes nach TA Lärm. Damit ist sichergestellt, dass auch ein angrenzendes Gewerbegebiet nicht durch ein „Mäßig belastetes Ruhiges Gebiet (MB)“ eingeschränkt wird. Gleichzeitig ist mit dem Wert von 65 dB(A) ein kontrollierbarer Grenzwert festgelegt.

Es gibt aber auch bestehende Ruhige Gebiete zum Beispiel neben Industrie- oder Hafenumflächen oder im direkten Einfluss von Straßen mit hohen Verkehrszahlen, wo der L_{DEN} -Pegel von 65 dB(A) nicht eingehalten werden kann. Da diese Gebiete weiterhin ihre Erholungsfunktion für die Bevölkerung von Bremen haben, wird für die „Stark belasteten Ruhigen Gebiete“ der Status ohne Pegelbegrenzung analog zu den 2014 beschlossenen „Stadtoasen“ beibehalten.

Wie zuvor beschrieben, entfällt in den Definitionen der Kategorien 2 bis 4 der Begriff „Stadt“ (Stadträume und Stadtoasen von 2014), da dies kein Unterscheidungsmerkmal darstellt, sondern der Fokus auf die Lärmpegel gelegt wird.

Im Lärmaktionsplan 2024 wurden aus vorgenannten Gründen in Anlehnung an das Landschaftsprogramm 2015 die folgenden vier Kategorien der Ruhigen Gebiete festgelegt.

Kategorie 1: **Ruhiger Landschaftsraum bis 50 dB(A)**

- Land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 30 ha (teilweise in Verbindung mit dem Umland) mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 50 dB(A)
- Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Kategorie 2: **Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)**

- Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 3 ha, die Zielgebiete der Naherholung sind, mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 55 dB(A)
- Ziel: L_{DEN} bis 50 dB(A) wird langfristig angestrebt. Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Kategorie 3: **Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)**

- Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha mit einer aktuellen Belastung im L_{DEN} bis 65 dB(A)
- Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Kategorie 4: **Stark belastete Ruhige Gebiete**

- Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen oder land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung
- Ziel: Gebiet ist zu schützen vor weiterer Lärmzunahme.

10.2.2 Veränderungen in der Gebietskulisse

Zur Lärmkartierung 2022 wurde eine neue Berechnungsvorschrift BUB eingeführt, die die bisherige Berechnungsvorschrift VBUB ablöst. Allein durch die neue Berechnungsvorschrift und damit einhergehenden Anpassungen in der Ausbreitungsrechnung ergeben sich bei sonst vergleichbaren Eingangswerten sehr große Abweichungen gegenüber der Lärmkartierung 2014. Die Pegelbänder des Straßenverkehrslärms aber auch der Gewerbelärmkartierung sind in der Kartierung 2022 deutlich breiter. Das hat zur Folge, dass Teilflächen der bestehenden Gebietskulisse teilweise in höheren Pegelbändern als ursprünglich definiert liegen. In der Praxis dürfte sich die Situation vor Ort dagegen kaum geändert haben, da die Eingangswerte kaum abweichen.

Das konkrete Vorgehen wird im Folgenden beschrieben. Der Verfahrensablauf ist im Anhang B Anlage 1 auch tabellarisch dargestellt.

Summenlärmkarte Verkehr

Weiterhin wurde für die Lärmquellen des Verkehrs erstmals eine Gesamtlärmkarte Verkehr durch das Ingenieurbüro Stapelfeldt erstellt. Wurde bei der Ausweisung der

Ruhigen Gebiete 2014 auf eine Pegeladdition verschiedener Lärmquellen mit Verweis auf die fehlende Gesetzgebung verzichtet, wird nun die Wahrnehmung der Erholungsfunktion der Gebiete und Wechselwirkung verschiedener Lärmquellen besser berücksichtigt. Bei der Gesamtlärmkarte Verkehr wurden die Lärmquellen Straßenverkehr, Straßenbahn, bundeseigene Schienenwege der Deutschen Bahn, Hafeneisenbahn, Farge-Vegesacker Eisenbahn und Flughafen energetisch aufsummiert. Dadurch ergibt sich neben den bereits beschriebenen Erhöhungen durch die neue Berechnungsvorschrift der Einzellärmquellen zusätzlich eine rechnerische Erhöhung durch Wechselwirkungen mehrerer Lärmquellen.

In einem ersten Schritt der Überprüfung wurden die bestehenden Ruhigen Gebiete mit der Gesamtlärmkarte Verkehr verschnitten und so die veränderten Lärmpegel in den Ruhigen Gebieten gegenüber 2014 berücksichtigt. Es zeigt sich, dass sich die breiteren Pegelbänder des Straßenverkehrslärms im Rahmen der Kartierung 2022 besonders auf Ruhige Landschaftsräume entlang der Autobahn auswirken. Aber auch in Bereichen in der Umgebung mehrerer Lärmquellen wie Straße plus Straßenbahn und Schiene kommt es durch die Berücksichtigung der Wechselwirkung zu einer deutlichen Erhöhung der Lärmpegel. Würden die Ergebnisse der Gesamtlärmkartierung Verkehr in Verbindung mit der neuen Berechnungsvorschrift exakt auf die Kategorisierung 2014 angewendet werden, würden entsprechend deutliche Verschiebungen in der Gebietskulisse entstehen. Einzelne zusammenhängende Gebiete müssten in viele kleine Gebiete unterschiedlicher Kategorie unterteilt werden. Dadurch steigt einerseits der Prüfaufwand, gleichzeitig könnte der Schutzanspruch der Ruhigen Gebiete sinken.

Anwendung 75% Kriterium

Als Ziel der Ruhigen Gebiete im bestehenden Lärmaktionsplan ist neben der Verbesserung der Lärmsituation der Erhalt der Gebiete mit ihrer Erholungsfunktion genannt. Damit keine bestehenden Ruhigen Gebiete wegfallen, wurde festgelegt, dass ein bestehendes Ruhiges Gebiet auch dann in seiner bisherigen Gebietskategorie erhalten bleibt, wenn mindestens 75 % seiner Gesamtfläche nach Gesamtlärmkarte Verkehr weiterhin in der bisherigen Pegelklasse liegt. In diesem Fall würde auch die bis zu 25% der Gesamtfläche, welche in eine höhere Pegelklasse fallen würde, weiterhin hinzugezählt. Diese Schwelle wird aus Immissionsschutzperspektive als sinnvoll erachtet, um den Schutzanspruch zu erhalten und eine Zerklüftung der Ruhigen Gebiete in zu viele sehr kleine Flächen zu verhindern.

Prüfung Einfluss Gewerbelärm

Die so durchgeführte Überprüfung wurde anschließend noch mit der neuen Gewerbelärmkarte L_{DEN} aus der Lärmkartierung 2022 abgeglichen. Der Gewerbelärm wurde bei der Summenbildung der Gesamtlärmkarte nicht berücksichtigt, da Gewerbelärm in seiner Charakteristik sehr individuell ist und eine pauschale Summation daher nicht sinnvoll erscheint. Außerdem lässt sich das vorher beschriebene 75 %-Kriterium auf den Gewerbelärm aufgrund der strengeren Vorgaben der TA Lärm nicht anwenden. Im Falle von relevanten Gewerbelärmpegeln oberhalb der Schwelle, die nach Gesamtlärmkartierung Verkehr zumutbar wäre, wurden die Ruhigen Gebiete in die durch den Gewerbelärmpegel maßgebende Pegelkategorie eingeordnet. Das betraf konkret unter anderem den Bereich westlich der Stahlwerke. Der ursprünglich Ruhige Landschaftsraum „Werderland und Dunger See“ musste aufgrund der Lärmkartierung Gewerbe der Stahlwerke in die Kategorie „Wenig belastete Ruhige Ge-

bierte“ verschoben und in seiner Größe etwas beschnitten werden. Auch in der Umgebung der innerstädtischen Hafengebiete und des Flughafens wurden einzelne Gebiete in ihrer Kategorie verändert bzw. ihr Schutzanspruch gesenkt. Dadurch wird zudem sichergestellt, dass die bestehenden Unternehmen in ihrem genehmigten Betrieb und der gesetzlich vorgeschriebenen Entwicklungsmöglichkeit nicht eingeschränkt werden.

Umgang mit Windenergieanlagen

Windenergieanlagen (WEA) sind als gewerbliche Anlagen nach der TA Lärm zu beurteilen. Die nach TA Lärm einzuhaltenen Immissionsrichtwerte sind deutlich strenger als die Auslöseschwellwerte der bisherigen Lärmaktionsplanung. Aus diesem Grund sind WEA nicht als Gewerbelärm in der Stadtgemeinde kartiert.

Als Lärmquelle sind WEA aber je nach Anzahl und Größe der Anlage sowie Umgebung durchaus wahrnehmbar. Es ist daher kritisch zu hinterfragen, ob WEA Teil eines Ruhigen Gebietes sein können. Gleichzeitig spielen WEA eine immer größere Rolle für die zukünftige Energieversorgung. Durch § 2 Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz- EEG 2023) wird der zunehmenden Bedeutung mit dem konkret genannten überragenden öffentlichen Interesse Rechnung getragen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass zukünftig WEA in bestehenden Ruhigen Gebieten errichtet werden.

Bei der Überprüfung bestehender Ruhiger Gebiete wurde sich darauf geeinigt, vorhandene Vorrangflächen Windenergie aus bestehenden Flächen Ruhiger Gebiete herauszunehmen. Betroffen ist davon wie im Folgenden beschrieben die Rekumer Geest. Der Umgang mit einzelnen WEA ist bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans zu klären. Sollten neue WEA in bestehenden Ruhigen Gebieten geplant werden, könnte beispielsweise eine Pufferzone um die WEA gelegt werden und die Gebietskulisse der Ruhigen Gebiete bei der nächsten Aufstellung eines Lärmaktionsplans entsprechend verkleinert werden.

Konkrete Veränderungen

In ihrer Form und Größe wurden vor allem die folgenden Ruhigen Gebiete angepasst. Grün dargestellt ist jeweils der neue Zuschnitt. Blau schraffiert ist der ehemalige Zuschnitt 2014 erkennbar.

Ruhiger Landschaftsraum Werderland und Dunger See:

Aufgrund des Gewerbelärms der Stahlwerke erfolgte eine Verschiebung von der Kategorie „Ruhiger Landschaftsraum“ bis 50 dB(A) in die Kategorie „Wenig belastete Ruhige Gebiete“ bis 55 dB(A) und eine teilweise Anpassung der Form an die neue Kartierung Gewerbelärm für die östliche Gebietsgrenze (Abbildung 3).

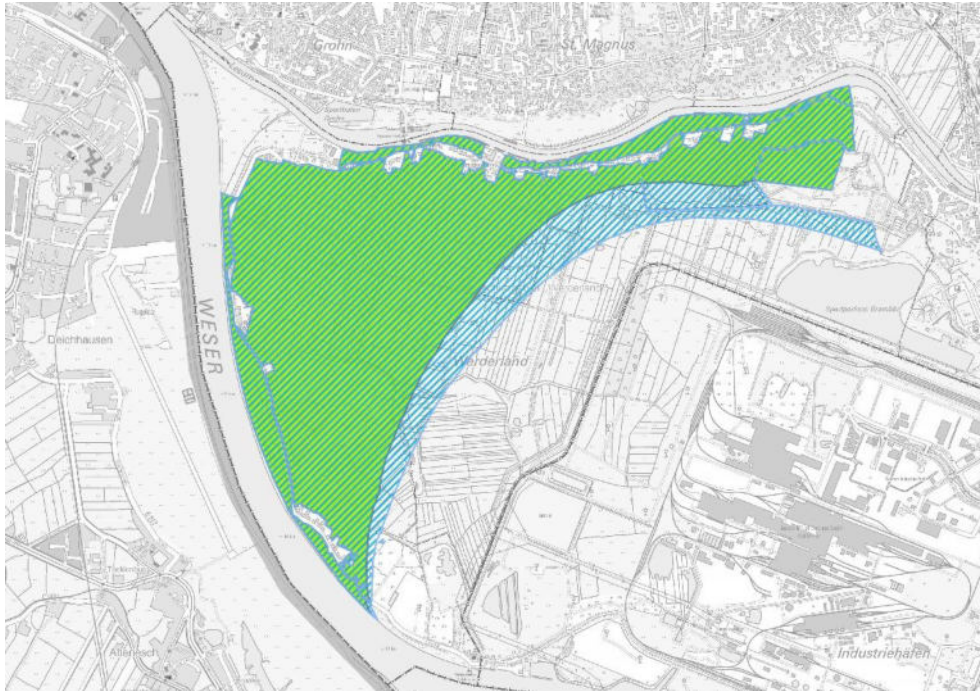


Abbildung 3: Entwicklung Ruhige Gebiete Werderland und Dunger See aufgrund der Gewerbelärmkartierung 2022. Kartenausschnitt Maßstab 1:20000

Flächen südlich des Flughafens:

Änderung der Gebietskategorie sowie des Zuschnitts der ehemaligen Stadtoase in „Mäßig belastete Ruhige Gebiete“ sowie „Stark belastete Ruhige Gebiete“ aufgrund der Planungen auf dem Flughafengelände und Entwicklung der Flächenstruktur. Der neue Zuschnitt basiert auf der Flächendarstellung des aktuellen Flächennutzungsplans (FNP) der Stadtgemeinde Bremen sowie auf der in der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen festgelegten Fluglärmkontur des äquivalenten Dauerschallpegels von $L_{eq} 67 \text{ dB(A)}$. Der Kartenausschnitt der Ruhigen Gebiete (Abbildung 4) zeigt in hellgrün oberhalb der gebogenen Lärmkontur das „Stark belastete Ruhige Gebiet“ ohne Pegelbegrenzung „Kattenescher Wiesen / Wolfskuhle“ (SB56) sowie unterhalb der Lärmkontur das „Mäßig belastete Ruhige Gebiet bis 65 dB(A)“ „Umgebung Wolfskuhle“ (MB52). Die jeweils blau schraffierten Bereiche stellen die Stadtoasen von 2014 dar. Die Kartendarstellung stellt eine Status-quo-Betrachtung dar. Der zukünftig geplante Trassenneubau der B6n durch die Flächen der beschriebenen Ruhigen Gebiete ist rechtlich noch nicht gesichert, so dass die Dimensionierung und Lage derzeit noch unbekannt ist. Konkrete Trassenplanungen können daher erst zukünftig berücksichtigt werden. Aktuell steht der Schutz der bestehenden Ruhigen Gebiete im Vordergrund. Durch die entstehende Trasse kann es in der Zukunft zu Änderungen an Größe und Zuschnitt der ruhigen Gebiete kommen.



Abbildung 4: Entwicklung Ruhige Gebiete südlich des Flughafengeländes. Kartenausschnitt Maßstab 1:8000

Rekumer Geest:

Am östlichen Rand des Ruhigen Landschaftsraums Rekumer Geest befindet sich eine Vorrangfläche Windenergie mit aktuell zwei vorhandenen Windenergieanlagen. Um die Entwicklung der Fläche und den Ausbau erneuerbarer Energiequellen nicht zu gefährden, wurde die Vorrangfläche Windenergie vom Ruhigen Gebiet gelöst und das Ruhige Gebiet um diese Teilfläche verkleinert (Abbildung 5).

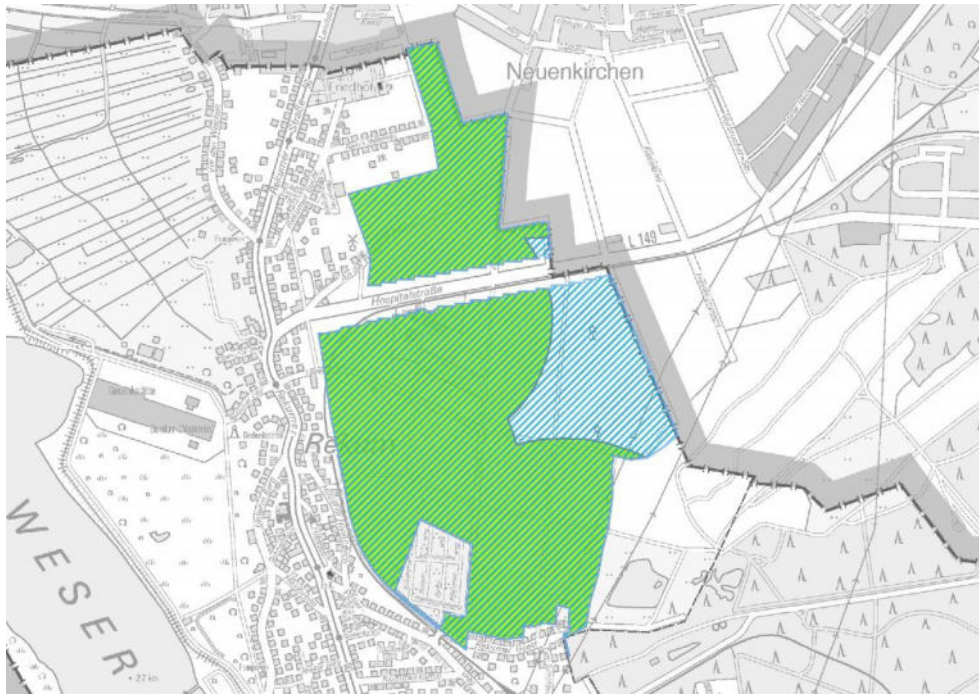


Abbildung 5: Entwicklung des Ruhigen Gebiets Rekumer Geest aufgrund Vorrangfläche Windenergie mit zwei errichteten Windenergieanlagen. Kartenausschnitt Maßstab 1:10000

Zusammenfassung der Änderungen der Gebietskulisse

Neben der Anpassung bestehender Ruhiger Gebiete in ihrer Form und Größe kam es aus den zuvor genannten Gründen durch höhere Lärmpegel vor allem zu Verschiebungen in der Gebietskategorie.

Die Veränderung in der Gebietskulisse der bestehenden Ruhigen Gebiete stellt sich auf Basis der vorgenannten Prüfungen wie folgt dar:

Aufgrund der höheren Lärmpegel der Lärmkartierungen 2022 ergibt sich beim Vergleich der Anzahl der „Ruhigen Landschaftsräume bis 50 dB(A)“ eine Reduzierung der Gebiete um 14. Während 2014 noch 23 „Ruhige Landschaftsräume bis 50 dB(A)“ vorlagen, reduziert sich die Anzahl 2024 auf neun.

Eine nur geringe Veränderung von zwei Gebieten zeigt der Vergleich der 32 „Ruhigen Stadträume“ von 2014 mit den 30 „Wenig belasteten Ruhigen Gebieten“ von 2024.

Im Lärmaktionsplan 2014 wurden insgesamt 94 „Stadtoasen“ festgelegt. Wie in Kapitel 10.2.1 beschrieben, wird 2024 eine Differenzierung in „Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)“ mit einer Anzahl von 52 und „Stark belastete Ruhige Gebiete“ ohne Pegelbegrenzung mit einer Anzahl von 56 vorgenommen. Im Vergleich zu den

94 „Stadtoasen“ von 2014 beträgt die Summe der vergleichbaren mäßig und stark belasteten Ruhigen Gebiete 2024 insgesamt 108, womit eine Zunahme von 14 vorliegt.

Hinsichtlich der Gesamtanzahl aller Ruhigen Gebiete hat sich die Anzahl im Vergleich 2014/2024 um zwei reduziert. Diese Reduzierung der Anzahl ergibt sich aus der Veränderung der Flächenkulisse südlich des Flughafens.

Eine Übersicht aller Ruhigen Gebiete in tabellarischer Form ist im Anhang B Anlage 2 dargestellt.

10.2.3 Übernahme und Darstellung im Flächennutzungsplan

Die Sichtbarkeit und Verbindlichkeit der ruhigen Gebiete kann verstärkt werden, wenn die Festlegung ruhiger Gebiete planungsrechtlich auf weiteren Ebenen verankert wird. Eine Übernahme in den Flächennutzungsplan hat die verstärkte Außenwirkung, dass die Berücksichtigung von ruhigen Gebieten bereits frühzeitig vor Aufstellungsbeschluss eines Bebauungsplans stattfinden würde.

Zum Schutz der im vorliegenden Lärmaktionsplan festgelegten Ruhigen Gebiete wird die folgende Maßnahme beschlossen:

Die im Lärmaktionsplan 2024 festgelegten Ruhigen Gebiete der Stadtgemeinde Bremen sollen im Flächennutzungsplan als „Ruhige Gebiete“ dargestellt werden.

Die Lage und räumliche Ausdehnung der Ruhigen Gebiete ist in der Karte im Anhang B Anlage 3 dargestellt.

10.2.4 Übernahme der Gebietskulisse in das Landschaftsprogramm

Im Plan 2 Erholung und Naturerleben des Landschaftsprogramms Bremen vom 29.04. 2015 sind die Zielgebiete für ruhige Erholung dargestellt. Die Lärmsituation in diesen Zielgebieten ist detailliert in Karte G des Landschaftsprogramms erfasst. Hier sind alle Ruhigen Landschaftsräume, Ruhigen Stadträume und Stadtoasen in Bremen eingezeichnet, nummeriert und benannt. Die Definitionen der Ruhigen Gebiete mit Erläuterungen sind im Kapitel 3.6.3. des Textbandes zu den Zielen, Maßnahmen des Landschaftsprogramms zu finden. Wie die Auswertung dieser Daten erfolgt ist, ist in Anhang A erläutert.

Bei der Fortschreibung des Landschaftsprogramms Bremen werden die Plandarstellungen zu den ruhigen Gebieten aus diesem Lärmaktionsplan in Text und Karte des Landschaftsprogramms übernommen.

10.3 Langfristige Strategie

Die Festlegung Ruhiger Gebiete im Lärmaktionsplan ist bei nachfolgenden Planungen z.B. von Bau- oder Fachplanungsträger:innen als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen und entfaltet dadurch eine Außenwirkung. Derartige Abwägungsgebote bestehen insbesondere in der Bauleitplanung, Regionalplanung und Planfeststellung.

Durch Vollzug der in Kapitel 10.2.3 beschriebenen Maßnahme, die ruhigen Gebiete im Vollverfahren für das gesamte Stadtgebiet in den Flächennutzungsplan aufzunehmen, wird eine größere Außenwirkung erzielt.

In Bremen entstehen weiterhin viele neue Wohngebiete in ehemals gewerblich geprägten Bereichen. Durch die Nutzungsänderungen besteht auch die Chance, neue Ruhige Gebiete zu entwickeln. Bedingt durch diesen Strukturwandel beispielsweise in der Überseestadt oder dem Tabakquartier können neue potentielle Flächen in der Gebietskulisse der Ruhigen Gebiete hinzukommen. Als langfristige Strategie besteht der Prüfauftrag, in der Folge der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans 2024 neue potentielle Flächen zu prüfen und zu identifizieren, um neue Ruhige Gebiete in den zukünftigen Lärmaktionsplan aufzunehmen. Bei der Fortschreibung des Landschaftsprogramms von 2015 der Stadtgemeinde Bremen ab 2025 wird die Gebietskulisse der Ruhigen Gebiete ins Landschaftsprogramm übernommen.

Außerdem ist es Ziel des Immissionsschutzes und des Gesundheitsamtes, im Rahmen der Beteiligung in Bauleitplanverfahren zukünftig vermehrt auf die Ausweisung von ruhigen Freiflächen neben den eigentlichen wohnungszugehörigen Freiflächen hinzuweisen. Diese Flächen werden aufgrund ihrer Charakteristik und geringeren Größe im Regelfall nicht als Ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie anzusehen sein, sie steigern dennoch die Lebensqualität eines Quartieres und entsprechen vergleichbaren Zielen, wie sie bei Ruhigen Gebieten verfolgt werden.

11 Bauleitplanung

Neben Maßnahmen direkt an der Lärmquelle spielt auch die frühzeitige Auseinandersetzung mit Lärmkonflikten und deren Lösung in der Bauleitplanung in einem dicht besiedelten Raum wie dem Ballungsraum Bremen eine wichtige Rolle. Bei der Bauleitplanung ist zu unterscheiden zwischen vorbereitender Bauleitplanung in Form des Flächennutzungsplans und der verbindlichen Bauleitplanung in Bebauungsplänen. Während Flächennutzungspläne darauf abzielen, durch gezielte Ausweisung von Flächen verschiedener Nutzung Lärmkonflikte vorab zu vermeiden, wird auf Bebauungsebene versucht, mit bestehenden Lärmquellen umzugehen und die Lärmeinwirkung z.B. auf entstehende Wohnbauflächen soweit wie möglich zu reduzieren.

11.1 Flächennutzungsplan

Bremen ist wie viele Städte von einem Strukturwandel in den letzten Jahren betroffen. Gab es früher viele gewerbliche und hafennahe Betriebe, nimmt die Zahl zuletzt deutlich ab. Das führt dazu, wie beispielsweise in der Überseestadt, immer mehr ehemals oder noch teilweise gewerbliche Flächen umgenutzt werden. Damit dies möglich ist, sind regelmäßig auch Flächennutzungspläne zu überarbeiten. Auch durch den Mangel an vorhandenem Wohnraum werden ehemals anders genutzte Flächen als Wohn- und Mischbauflächen ausgewiesen. Wichtig bei diesen Nutzungsänderungen ist es, potentielle Konflikte z.B. durch das Aneinandergrenzen von Wohn- und Gewerbeflächen frühzeitig zu vermeiden. Im Rahmen der Trägerbeteiligung von SBMS werden daher auch SUKW und das Gesundheitsamt frühzeitig beteiligt.

Zukünftig sollen auch die in Kapitel 10 beschriebenen Ruhigen Gebiete als Beiblatt in den Flächennutzungsplan übernommen werden. Dadurch ist es ebenfalls möglich, Lärmkonflikte noch früher in der Planung zu berücksichtigen. Details zur Übernahme

der Ruhigen Gebieten in den Flächennutzungsplan sind in Kapitel 10.2.3 beschrieben.

11.2 Bebauungspläne

Die Ausweisung neuer Wohngebiete oder die Überplanung bestehender Nutzungen kann zu Konflikten mit dem Immissionsschutz führen. Auf Bebauungsplanebene wird die DIN 18005 bei der Ausweisung von Baugebieten als lärmtechnisches Regelwerk herangezogen. Plangebiete insbesondere im Innenbereich sind oft Lärmeinwirkungen ausgesetzt. Bezüglich der Ausweisung neuer Wohnbebauung haben sich bereits 2005 die Ressorts Bau und Gesundheit mit der „Vereinbarung zum Schallschutz in der städtebaulichen Planung“ auf weitere einzuhaltende städtebauliche Standards geeinigt. In der aktuellen Fassung vom 01.03.2016 werden Rahmenbedingungen für den Schallschutz in der Bauleitplanung zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz festgelegt. Über die Bundesgesetzgebung des Lärmschutzes hinaus werden z.B. Anforderungen an Freibereiche von Wohneinheiten gestellt. Die aktuelle Version der Vereinbarung hat den Stand 2016. Eine Prüfung auf Aktualität im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird dringend empfohlen. So hat die DIN 4109 eine Überarbeitung nach Fertigstellung der Vereinbarung erfahren. Die neue Berechnungsvorschrift BUB der Lärmkartierung sorgt dafür, dass sich die Lärmsituation rein rechnerisch teilweise deutlich anders darstellt als zuvor. Auch könnte der Umgang mit der neuen Gebietskategorie Urbanes Gebiet sowie der zu erwartenden Anpassung der TA Lärm mit einer Experimentierklausel zu heranrückender Bebauung in den Regelungen und Sonderfällen Berücksichtigung finden. Es ist dabei aus Sicht des Gesundheitsschutzes sicherzustellen, dass eine Überarbeitung nicht zu geringerer Lärmvorsorge zukünftiger Bewohner:innen der entstehenden Wohngebiete führt.

Allgemein lässt sich festhalten, dass der Austausch zwischen Umwelt- und Gesundheitsressort im Rahmen der Beteiligung in der Bauleitplanung in den vergangenen Jahren deutlich intensiviert wurde. Gemeinsame Abstimmungen erleichtern die Erarbeitung von Schallschutzkonzepten. Außerdem ist zu erwarten, dass sich die durchschnittliche Bearbeitungsdauer von Fragen des Immissionsschutzes in Verfahren durch die frühzeitige Abstimmung verkürzt. Ein Nachweis anhand von Zahlen ist allerdings nicht möglich.

Die Lärmkarten und Lärmanalysen können für die erste Einschätzung der Lärmsituation in einem Plangebiet genutzt werden, so dass die Lärmaktionsplanung einen Beitrag zur Bauleitplanung leistet. Im LAP festgelegte Ruhige Gebiete können durch die Darstellung im Flächennutzungsplan die Schutzwirkung der Ruhigen Gebiete generell erhöhen. Bei späteren gegenläufigen Planungen haben Abwägungen nicht nur die Festlegung im LAP, sondern zudem die Darstellung im Flächennutzungsplan zu berücksichtigen (siehe dazu Ruhige Gebiete Kapitel 10.2.3 und 10.3).

12 Sonstige Lärmkonflikte und Projekte

Neben den klassischen Quellen des Umgebungslärms mit den Lärmquellen Straße, Schiene, Gewerbe und Flughafen, welche auch kartiert werden und Teil der Lärmaktionsplanung sind, gibt es weitere Lärmquellen. Als Beispiele sind Veranstaltungs-

lärm und Maschinenlärm zu nennen. Oft handelt es sich dabei um verhaltensbezogenen Lärm, welcher mit den Möglichkeiten der Lärmaktionsplanung nur schwer reduziert werden kann. Dennoch gibt es für einige dieser Lärmquellen Maßnahmen und Initiativen, die die Lärmbelastung zukünftig reduzieren sollen.

12.1 Austausch Veranstaltungslärm

In der Stadt Bremen finden insbesondere in den Sommermonaten regelmäßig Freiluftparties und Open-Air-Konzerte an verschiedenen Veranstaltungsorten statt. Aufgrund der Vielzahl an Veranstaltungsorten gibt es verschiedene Genehmigungsbehörden. Diese sind oft nicht über weitere Veranstaltungen in der Umgebung informiert und können diese bei der eigenen Genehmigung nicht berücksichtigen. Auch ergibt durch die innerstädtische Lage vieler Veranstaltungsorte eine Beschwerdelage.

Seit Februar 2023 findet unter Beteiligung von SUKW Immissions- und Strahlenschutz, SBMS Sonderbau, SBMS Kulturflächenkoordination, Ordnungsamt, Umweltbetrieben Bremen, Sportamt und weiteren Stellen ein Austausch Veranstaltungslärm statt. Ziel des Austausches ist u.a. die Erarbeitung einheitlicher Rahmenbedingungen für die Veranstaltungsgenehmigung unter Lärmaspekten sowie gegenseitige Information über genehmigte Veranstaltungen, um Lärmeinwirkungen durch verschiedene Veranstaltungen zur selben Zeit in der Nähe gleicher Immissionsorte zu vermeiden. Über Fördermittel des Landesprogrammes „Jung & Kreativ“ wurden Schallpegelmessgeräte zur Eigenüberwachung von Veranstaltungen angeschafft. Diese können von kleineren, nicht kommerziellen Veranstalter:innen über die ZwischenZeitZentrale ausgeliehen werden. Durch die Ermöglichung der Eigenüberwachung soll eine Entschärfung der Beschwerdelage und eine Versachlichung der Diskussion zwischen Veranstalter:innen, Anwohner:innen und Behörden wie Polizei und Ordnungsamt bei Beschwerdelagen vor Ort erreicht werden. Die Nutzung der Leihmöglichkeit sowie deren Wirkung auf die Beschwerdelage kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden.

Ebenso laufen seit Sommer 2024 für verschiedene regelmäßig genutzte kleinere Veranstaltungsorte in Bremen und Bremerhaven Schallprognoserechnungen durch ein Ingenieurbüro. Für jeweils mehrere Punkte vor der Bühne im Zuschauer:innenbereich sollen maximal erlaubte Schallpegel zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte an der nächsten Wohnbebauung bestimmt werden. Die Einhaltung dieser erlaubten Pegel könnte im Rahmen der Eigenüberwachung der Veranstalter:innen mit den vorgeannten leihbaren Schallpegelmessgeräten überprüft werden. Mit ersten Ergebnissen ist im Herbst 2024 zu rechnen. Die Finanzierung der Berechnungen erfolgt ebenfalls mit Hilfe von Fördergeldern des Landesprogrammes „Jung & Kreativ“.

Lärm von Clubs und Livemusikspielstätten

Im Frühjahr 2023 trat der Branchenverband LiveKomm erstmalig an die Länder mit dem Wunsch nach einer Kulturschallverordnung heran. Darin wird mit Verweis auf Bundes- und Landeskoalitionsverträge u.a. die Abgrenzung vom Gewerbelärm im Sinne der TA Lärm in Verbindung mit weiteren Anpassungen an die typische Nutzung von Musikclubs gefordert. Der aktuell im Sommer 2024 vorliegende Entwurf zur Änderung der TA Lärm soll nach Auffassung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) auch die Situation

für Musikclubs verbessern. Gleichzeitig plant das Umweltbundesamt (UBA) ein Forschungsvorhaben zu nächtlichem Freizeitlärm, dessen Ergebnisse im Jahr 2027 vorliegen sollen. Das Referat Immissions- und Strahlenschutz bei SUKW begleitet die Planungen kritisch und ist an einem konfliktfreien Miteinander von Kulturstätten und Anwohner:innen interessiert. Da sich der zuvor beschriebene Austausch Veranstaltungslärm bisher vorrangig auf (nicht regelmäßig stattfindende) Open-Air-Veranstaltungen konzentriert, erscheint eine Aufnahme der Problemlagen von Livemusikspielstätten eventuell angebracht. Dies gilt es im Rahmen des Austausches zu prüfen.

12.2 Lärm durch Laubbläser

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Überprüfung des letzten Lärmaktionsplanes in den Jahren 2020/2021 wurde mehrfach die Problematik durch den Lärm von Laubbläsern geäußert. Die Anzahl verfügbarer Laubbläser mit elektrischem Motor statt Verbrennungsmotor ist weiterhin begrenzt. Sind diese bereits grundsätzlich sehr laut, werden sie zusätzlich häufig in den Morgenstunden sowohl von städtischen Betrieben als auch gewerblichen Reinigungsunternehmen genutzt.

Bezüglich des Einsatzes ist auf die Regelungen im Bremischen Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Störfällen (Bremisches Immissionsschutzgesetz - BremImSchG) von Mai 2019 hinzuweisen. Das Gesetz ist im Transparenzportal Bremen transparenz.bremen.de veröffentlicht.

Gemäß § 4 Absatz 2 BremImSchG dürfen Laubbläser und Laubsammler ebenso wie Freischneider, tragbare Motorkettensägen und Grastrimmer/Graskantenschneider (mit Verbrennungsmotor) in Bremen außerhalb von Gewerbe- und Industriegebieten nicht an Werktagen in der Zeit von 13 bis 15 und 17 bis 9 Uhr sowie allgemein an Sonn- und Feiertagen betrieben werden. Zur Sensibilisierung der Betriebe und zwecks regelmäßiger Erinnerung an die Regelungen im BremImSchG, die in Teilen leicht von den Bundesregelungen der 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) abweichen, werden seitens SUKW Immissions- und Strahlenschutz seit dem Jahr 2022 jeden Herbst Infomails zu den Betriebszeiten an alle für Bremen bekannten Unternehmen verschickt. Ob sich dadurch eine Verbesserung der Beschwerdelage ergibt, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.

12.3 Lärmquelle Wärmepumpe und stationäre Anlagen

Lärm von Wärmepumpen und anderen stationären Geräte wie Teich- und Poolpumpen führt aufgrund der höheren Verbreitung und der dichten Besiedlung Bremens zunehmend zu Lärmbeschwerden. Eine Zunahme der Beschwerdelage ist deutschlandweit feststellbar. Auf Landes- und Bundesebene werden verschiedene Gespräche geführt, die sich mit der Thematik auseinandersetzen. Die Gespräche haben u.a. zu einer Überarbeitung des LAI-Leitfadens für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm beim Betrieb von stationären Geräten im Herbst 2023 geführt. Der Leitfaden soll sowohl Hausbesitzer:innen, Architekt:innen als auch Installateur:innen hinsichtlich einer konfliktfreien Installation der Geräte dienen. Das Umweltressort wird gemeinsam mit der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen im Rahmen der Lärmaktionsplanung prüfen, ob darüber hinaus weitere Maßnahmen oder Regelungen nötig und umsetzbar sind, die eine Reduzierung der Lärmkonflikte bewirken könnten.

12.4 Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitungen

Ein sehr hoher Anteil der Eingaben zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung betraf die Thematik Autoposing und damit verbundene Geschwindigkeitsüberschreitungen.

Um die Verantwortlichen der Raser- und Poserszene zu entdecken und Verkehrsverstöße individuell und konsequent zu ahnden, setzt die Polizei Bremen Zivilfahrzeuge und Geschwindigkeitsmessgeräte ein. Die Expertinnen und Experten der Verkehrsüberwachung sind stadtweit auf den Straßen im Einsatz und werden dabei vom Einsatzdienst unterstützt. Darüber hinaus führt die Polizei Bremen zielgerichtete, mobile Verkehrskontrollen durch. Die Bekämpfung von Kraftfahrzeugrennen, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Autoposing dient damit auch der Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle.

12.5 Änderungsgesetz zum Ortsgesetz über die öffentliche Ordnung

Seitens der Stadtbürgerschaft und des Innenressorts läuft aktuell ein Verfahren zur Änderung des Ortsgesetzes über die öffentliche Ordnung. Dieses Änderungsgesetz beinhaltet auch Regelungen zu verhaltensbezogenem Lärm und Veranstaltungslärm in der Öffentlichkeit. Da die finale Fassung des Änderungsgesetzes zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lärmaktionsplans leider nicht bekannt war, konnten konkrete Inhalte und Lärmwirkungen noch nicht dargestellt werden.

13 Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen

Im Gegensatz zu vorherigen Lärmaktionsplänen sind für diesen Lärmaktionsplan keine festen Beträge zur Umsetzung von Maßnahmen in der Haushaltsplanung vorgesehen. Dies liegt neben der angespannten Haushaltslage insbesondere in den unterschiedlichen Zuständigkeiten für die verschiedenen Maßnahmen begründet. Aus diesem Grund konnten nur Gelder für eine Agentur zwecks Begleitung von Arbeitsgruppen-Sitzungen sowie beider Öffentlichkeitsbeteiligungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung eingeplant werden. Einzelne Maßnahmen müssen gesondert von den zuständigen Stellen finanziert und umgesetzt werden. Das Referat Immissions- und Strahlenschutz bei SUKW unterstützt Vorhaben z.B. mit der Finanzierung von Messungen, wie sie am DIAKO Diakonie-Krankenhaus Bremen und dem Gebäudekomplex Wohlers Eichen durchgeführt wurden (vgl. Kapitel 9.2.2).

Straßenverkehrslärm

Die Ausweisung von Tempo 30 stellt eine der wirksamsten Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen und damit der Betroffenheiten bei den Anwohner:innen von Straßen dar. Neben der reinen Aufstellung von Verkehrsschildern entstehen bei der Ausweisung aber zahlreiche weitere Kosten. So sind für die Ausweisung aus Lärmschutzgründen entsprechenden Schallgutachten zu beauftragen. Als Grundlage der Gutachten sind Verkehrszählungen durchzuführen. Sollte sich durch die Ausweisung vom Tempo 30 ein Einfluss auf den ÖPNV ergeben, können auch hier Kosten entstehen.

Lärmschutzmaßnahmen an Straßen des Bundes (Bundesstraßen und Autobahnen) werden im Sinne der Lärmvorsorge beim Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen sowie beim Bestand im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung durch Bundesmittel soweit verfügbar finanziert.

Bahnlärm

Für den vollständigen Lückenschluss an Bahnlinien wären wie in Kapitel 7.1.2 beschrieben voraussichtlich Haushaltsgelder in Höhe von ca. 30 Mio. € nötig. Aktuell erscheint daher eine Umsetzung weiterer Maßnahmen eher unwahrscheinlich.

Lärmsanierungen an Bahnlinien des Bundes erfolgen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung, sofern in diesem Programm entsprechende Haushaltsgelder vorhanden sind. Dabei handelt es sich um Bundesmittel.

Sonstige Lärmquellen

Sowohl in Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG als auch Baugenehmigungen sind Vorhabenträger:innen in der Regel verpflichtet, auf eigene Kosten einen ausreichenden Lärmschutz sicherzustellen. Im Rahmen der Diskussion in Konfliktlagen wird darüber hinaus regelmäßig durch den Immissionsschutz versucht, Maßnahmen über die gesetzliche Verpflichtung hinaus vorzuschlagen. Einen Anspruch Umsetzung dieser Maßnahmen besteht nicht.

Auch können Fördergelder wie bei den Projekten zum Veranstaltungslärm dafür sorgen, trotz begrenzter Haushaltsmittel Maßnahmen umzusetzen, die zu einer Reduzierung von Lärmbetroffenheiten oder –konflikten führt.

14 Zusammenfassung und Ausblick

Die Stadtgemeinde Bremen ist geprägt von zahlreichen Autobahnen, Schienenwegen, viel industrieller Nutzung sowie der dichten Besiedlung und damit besonders von Lärm betroffen. Ziel des vorliegenden Lärmaktionsplanes ist die Entlastung der Einwohner:innen der Stadtgemeinde Bremen von Lärm der Lärmquellen Straße, Schiene, Flugverkehr und Industrie- und Hafenanlagen. Aus den Statistiktabelle in Kapitel 3.2 geht hervor, dass Lärm über alle Lärmquellen hinweg relevant einwirkt. Der Lärmaktionsplan 2024 konzentriert sich daher besonders darauf, die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen möglichst schnell und effektiv zu entlasten.

Die Hauptlärmquelle ist der Straßenverkehr mit über 80.000 Betroffenen von mehr als 65 dB(A) am Tag bzw. über 110.000 Betroffenen über 55 dB(A) in der Nacht. Die Möglichkeiten an Bestandsstraßen sind in der Regel begrenzt. In Kapitel 6.2 werden einige Maßnahmen genannt, die zukünftig zu einer Entlastung der Einwohner:innen führen sollen. Wie bereits in vorherigen Lärmaktionsplänen besteht eine Möglichkeit in der Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. Mit dem Lärmaktionsplan einher geht ein Prüfauftrag zur Realisierbarkeit von Tempo 30 an insgesamt elf Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit von Lärmbelastungen in der Nacht in Bremen. Ziel ist es, bereits in den nächsten fünf Jahren möglichst viele dieser Straßenabschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ein weiterer Schwerpunkt an Betroffenen von Straßenverkehrslärm liegt in der Umgebung von Autobahnen. Der Austausch mit der Autobahngesellschaft soll dahingehend intensiviert werden, zukünftige Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierungen an Autobahnen noch konkreter anzustoßen.

Auch für die anderen Lärmquellen wurden und werden einzelne Maßnahmen entwickelt, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Eine große Herausforderung wird darüber hinaus der fortlaufende Strukturwandel und der Mangel an Wohnraum sein. So werden zukünftig immer mehr Gebäude in der Nähe von lauten Lärmquellen wie Straße und Gewerbe entstehen. Bereits frühzeitig müssen Wege erarbeitet werden, die zukünftigen Bewohner:innen der Gebäude vor diesem Lärm zu schützen.

Deutlich wurde aus der 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung, dass sich die meisten Teilnehmenden von Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt fühlen. Die Beiträge bezogen sich auch häufig auf mehrere gleichzeitig einwirkende Lärmarten. Bezüglich des Zusammenwirkens von mehreren einwirkenden Schallquellen an Wohnorten ist derzeit keine Summation verschiedener Lärmquellen vorgesehen. Für die Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift. Leider ist bisher nicht absehbar, wann eine entsprechende Gesetzgebung kommen wird. Ausschließlich im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte erstellt.

Ausblick

Bei Umsetzung aller beschriebenen und zu prüfenden Maßnahmen würden mindestens 15.000 Personen von einer Pegelreduzierung an ihrem Wohnort profitieren. Hinzu kommen viele kleinere Maßnahmen, bei denen konkrete Pegelreduzierungen nicht genannt werden können oder diese auf den Beurteilungspegel keine Relevanz haben, die Beschwerdesituation in der Praxis aber verbessern.

Eine Evaluierung des Lärmaktionsplans erfolgt bereits durch die periodische Fortschreibung entsprechend den Vorgaben des BImSchG, in dem alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Überprüfung und erforderlichenfalls eine Überarbeitung erfolgt. Dabei wird auch der Umsetzungsstand von Maßnahmen in den Blick genommen und eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Grundlage der Lärmkarten 2027 durchgeführt. Die bereits erläuterten neu anzuwendenden Berechnungsvorschriften, die erstmalig für die Kartierungsergebnisse 2022 anzuwenden waren, ließen nur sehr eingeschränkt Vergleiche mit vorherigen Kartierungsrunden zu. Eine Vergleichbarkeit der Lärmkartierung 2022 mit der nächsten im Jahr 2027 wird demzufolge wieder möglich sein.

Der Erfolg der Lärmaktionsplanung hinsichtlich dargestellter bzw. zu prüfender Lärminderungsmöglichkeiten ist neben den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln von der Mitwirkung zuständiger Fachbehörden im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten abhängig. Da die Aufstellung des Lärmaktionsplans der Zuständigkeit der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft obliegt und für Prüfungen und Umsetzungen lärmmindernder Maßnahmen wie beispielsweise der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit andere Fachbehörden zuständig sind, bedarf es einer guten Zusammenarbeit zwecks optimierter Ergebnisse für die Lärminderungsplanung. Hinsichtlich der Ausweisung neuer Ruhiger Gebiete wird innerhalb der kommenden fünf Jahre eine Überprüfung durchgeführt. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat Immissions- und Strahlenschutz strebt auch innerhalb der kommenden fünf Jahre Besprechungen mit behördenübergreifenden Akteuren zu Handlungsmöglichkeiten und Umsetzungsprozessen an.

15 Verzeichnis der Quellen und Literatur

- [1] Richtlinie 2002/49/EG, "des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm," 18. Juli 2002 (eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0049&from=DE).
- [2] European Environment Agency – Environmental noise in Europe – 2020, doi:10.2800/686249.
- [3] WHO: Environmental noise guidelines for the European Region (2019) (iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1).
- [4] Sørensen, M.; Kettel, M.; Overad, K.; Tjønneland, A. und Raaschou-Nielsen, O.: Exposure to road traffic and railway noise and postmenopausal breast cancer: a cohort study. [International Journal of Cancer, 134 (11) (2014), S. 2691 – 2698], doi: 10.1186/s13058-018-1047-2.
- [5] Hegewald, J.; Schubert, M.; Wagner, M.; Dröge, P.; Prote, U.; Swart, E.; Möhler, U.; Zeeb, H. und Seidler, A.: Breast cancer and exposure to aircraft, road, and railway noise: A case-control study based on health insurance records. [Scandinavian Journal of Work, Environment and Health, Volume 43 (6) (2017), S. 509 – 518], doi: 10.5271/sjweh.3665.
- [6] Andersen, Z.J.; Jørgensen, J.T.; Elsborg, L.; Lophaven, S.N.; Backalarz, C.; Laursen, J.E.; Pedersen, T.H.; Simonsen, M.K.; Bräuner, E.V. und Lynge, E.: Long-term exposure to road traffic noise and incidence of breast cancer: a cohort study. [Breast Cancer Research, 20:119 (2018)], doi: 10.1186/s13058-018-1047-2.
- [7] Recio A.; Linares, C.; Baneas, J.S. und Díaz, J.: Road traffic noise effects on cardiovascular, respiratory, and metabolic health: An integrative model of biological mechanisms. [Environmental Research, Volume 146 (2016), S. 359 – 370], doi.org/10.1016/j.envres.2015.12.036.
- [8] Beutel M.E.; Jünger, C.; Klein, E.-M.; Wild, P.; Blettner, M.; Binder, H.; Michal, M.; Wiltink, J., Brähler, E. und Münzel, T.: Noise Annoyance Is Associated with Depression and Anxiety in the General Population- The Contribution of Aircraft Noise. [PLOS ONE, (2016)], doi.org/10.1371/journal.pone.0155357.
- [9] Orban, E.; McDonald, K.; Sutcliffe, R.; Hoffmann, B.; Fuks, K.B.; Dragano, N.; Viehmann, A.; Erbel, R.; Jöckel, K.-H.; Pundt, N. und Moebus, S.: Residential Road Traffic Noise and High Depressive Symptoms after Five Years of Follow-up: Results from the Heinz Nixdorf Recall Study. [Environmental Health Perspectives, 124(5), (2016), S. 578–585], doi.org/10.1289/ehp.1409400.
- [10] Foraster M.; Eze, I.C; Vienneau, D.; Brink, M.; *Cajochen, C.; Caviezel, S.; Héritier, H.; Schaffner, E.; Schindler, C.; Wanner, M.; Wunderli, J.-M.; Röösli, M. und Probst-Hensch, N.*: Long-term transportation noise annoyance is associated with subsequent lower levels of physical activity. [Environment International, 91 (2016), 341–349], doi.org/10.1016/j.envint.2016.03.011.
- [11] Roswall, N.; Ammtzbøll, G.; Christensen, J.S.; Raaschou-Nielsen, O.; Jensen, S.S.; Tjønneland, A. und Sørensen, M.: Residential exposure to traffic noise and

- leisure-time sports - a population-based study. [International Journal of Hygiene and Environmental Health, 220(6), (2017), S. 1006 – 1013], doi.org/10.1016/j.ijheh.2017.05.010.
- [12] Bocquier, A.; Cortaredina, S.; Boutin, C.; David, A.; Bigot, A.; Sciortino, V.; Nauleau S.; Gaudart, J.; Giorgi, R. und Verger, P: Is exposure to night-time traffic noise a risk factor for purchase of anxiolytic–hypnotic medication? A cohort study. [European Journal of Public Health, Volume 24 (2), (2014), S. 298 – 303], doi.org/10.1093/eurpub/ckt117.
- [13] Roswall, N.; Christensen, J.S.; Bidstrup, P.E.; Raaschou-Nielsen, O.; Jensen, S.S.; Tjønneland, A. und Sørensen, M.: Associations between residential traffic noise exposure and smoking habits and alcohol consumption—a population-based study. [Environmental Pollution, 236, (2018), S. 983–991], doi.org/10.1016/j.envpol.2017.10.093.
- [14] WHO (World Health Organization – Regional Office for Europe) (2018): Environmental Noise Guidelines for the European Region. Copenhagen: WHO, Regional Office for Europe.
- [15] Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 4./5. April 2019 in Saarbrücken, (verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-04-04-05-vmk/19-04-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2).
- [16] Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU): Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Umweltgutachten (2020), umwelt-rat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_05_Weniger_Verkehrslaerm.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Seite 265.
- [17] Europäische Kommission: Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions — Pathway to a healthy planet for all: EU action plan 'Towards zero pollution for air, water and soil', COM(2021) 400 final, 2021.
- [18] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz - LAI (2022): LAI-Hinweise zur Lärmkartierung https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf
- [19] Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6).
- [20] Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4).
- [21] Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) vom 07.09.2021 (BAnz AT 05.10.2021 B4).
- [22] Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz - LAI (2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung. September 2022.
- [23] Umweltbundesamt (2023): Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen. Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Juli 2023.

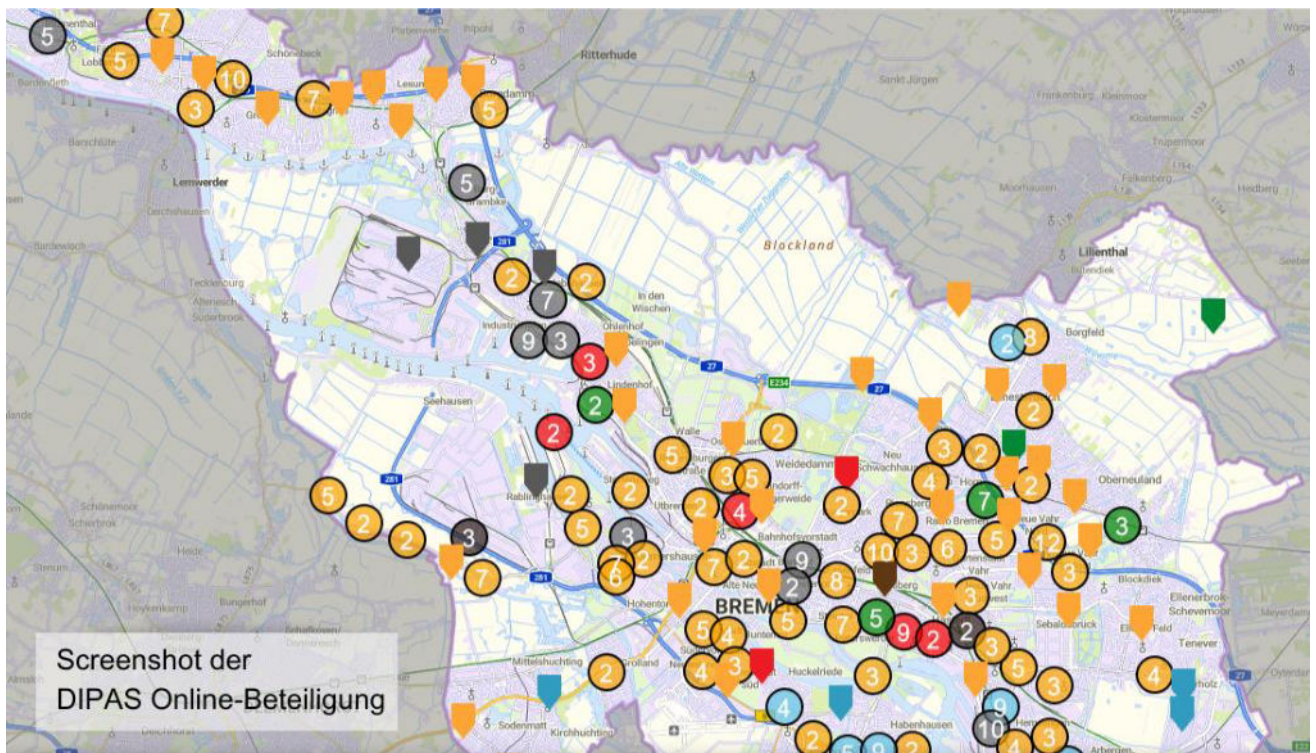
Lärmaktionsplan Stadt Bremen 2024 - Vierte Stufe

- [24] Bedarfsanalyse bezüglich aktiver Lärmschutzmaßnahmen entlang der Eisenbahnstrecken des Bundes für die Stadtgemeinde Bremen. Schalltechnisches Gutachten im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr vom 14.03.2018
- [25] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) vom 26. August 1998.

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2023

Phase 1 zur Überprüfung und Fortschreibung des
Lärmaktionsplans (4. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Zeitraum der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung: 01. bis 31. März 2023



Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 Phase 1 zur Ausarbeitung des Lärmaktionsplans (4. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Inhalt

1. Hintergrund	2
2. Öffentlichkeitsbeteiligung.....	2
3. Ergebnisse	4
3.1. Straßenverkehr allgemein	5
3.1.1. Autobahn.....	7
3.1.2. Temporeduzierung / Tempo 30	8
3.2. Schienenverkehr	8
3.2.1. Bundeseigene Schienenstrecken	8
3.2.2. Farge-Vegesacker Eisenbahn und Hafeneisenbahn.....	9
3.2.3. Straßenbahnverkehr.....	9
3.3. Industrie, Gewerbe, Häfen	9
3.4. Flugverkehr.....	10
3.5. Ruhige Gebiete.....	10
3.6. Sonstiger Lärm	11
Anlagen	12

1. Hintergrund

Bei der Lärmaktionsplanung werden Verkehrsgeräusche (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr) sowie Geräusche durch Gewerbe, Industrie und Häfen in den Blick genommen. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, durch konkrete Maßnahmen den Lärm der vorgenannten Lärmquellen zukünftig zu reduzieren oder zumindest eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung der Bevölkerung zu verhindern. Auch so genannte ruhige Gebiete sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu identifizieren und im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Nähere Infos zu ruhigen Gebieten sind im zugehörigen Kapitel zu finden.

Die Lärmaktionsplanung basiert auf den Lärmkartierungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, die alle fünf Jahre von der Stadtgemeinde Bremen als Ballungsraum durchzuführen sind. Auf deren Basis werden Lärmaktionspläne ebenso alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls neu aufgestellt. Als Grundlage für die aktuelle Lärmaktionsplanung dienen die Lärmkarten von 2022, welche nach neuen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm zu erstellen waren. Ziel der Lärminderungsplanung ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Aufgrund der neuen Berechnungsvorschriften ist die aktuelle Lärmkartierung nicht mit den vorherigen Stufen der Lärmkartierung 2007, 2012 und 2017 vergleichbar. Aus den vielen Neuerungen ergab sich frühzeitig die Erkenntnis, dass der vorherige Lärmaktionsplan einer intensiven Überarbeitung bedarf.

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen durch die bremischen Behörden ist auch die Beteiligung der Öffentlichkeit ein wichtiger Teil der Lärmaktionsplanung. Es sind zwei Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterscheiden. In einer ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung sollen Lärmhotspots und persönliche Eindrücke der Bevölkerung zu Lärm identifiziert und im Entwurf des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden. In einer zweiten Stufe der Beteiligung können Anmerkungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes gemacht werden. Der vorliegende Bericht befasst sich mit den Anmerkungen und Hinweisen aus der ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung.

2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe der Stadtgemeinde Bremen gem. § 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) erfolgte im März 2023, um Lärmhotspots in der Stadt zu identifizieren.

Alle Bremerinnen und Bremer waren dazu aufgerufen, sich vom 1. bis 31. März 2023 zu beteiligen und bei der Umfrage mitzuwirken. Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand überwiegend online statt. Dazu wurde das digitale Partizipationssystem DIPAS der Stadt Bremen verwendet. Über die Homepage lap.beteiligung.bremen.de konnten in der Zeit vom 01. bis 31.03.2023 Hinweise zu den Lärmquellen Straße, Straßenbahn, Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) gegeben werden und Vorschläge für ruhige Gebiete gemacht werden. Die Startseite der Onlinebeteiligung ist in Abbildung 1 dargestellt.



Abbildung 1: Startseite des digitalen Partizipationssystems DIPAS.

In einer Karte der Stadtgemeinde Bremen ließen sich Lärmquellen anhand farblicher Fähnchen je Lärmquelle zusammen mit einem kurzen Beschreibungstext, wie in Abbildung 2 ersichtlich, verorten.



Abbildung 2: Darstellung eines Ausschnitts der räumlichen Verteilung der Beiträge 2023 nach Lärmarten.

Die neuen Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) und Fluglärm sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht unter geoportal.bremen.de/geoportal/. Zudem lassen sich die einzelnen Lärmkarten in der Karte zur Verortung der Beiträge einblenden. Dadurch ist es möglich, den persönlichen Lärmeindruck direkt mit den berechneten Werten zu vergleichen.

Da die Lärmkarten 2022 nach neuen Berechnungsvorschriften erstellt werden mussten, ist die Vergleichbarkeit mit vorherigen Lärmkartierung leider nur sehr eingeschränkt möglich. Nähere Informationen enthält der Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen vom 16. Dezember 2022 unter umwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/01_22_12_16_Bericht_zur_L%C3%A4rmkartierung_2022.pdf.

Neben der Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS konnten die Bürgerinnen und Bürger auch schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen. Über den Beginn der Beteiligungsphase, Informationen zur Mitwirkung, Erreichbarkeit der Internetseite sowie die zuständige E-Mail-Adresse wurde durch eine Pressemitteilung und über die Websites des Umweltressorts frühzeitig informiert (siehe Anlagen). Presseveröffentlichungen hierzu erschienen in „Die Norddeutsche“ vom 3. März 2023 und im Weser-Kurier vom 20. März 2023. Zudem wurden bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2023 alle Ortsamtsleitungen und Stadtteilbeiräte eingeladen, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Während der 1. Phase der Mitwirkung hatten alle Bürgerinnen und Bürger sowie die Ortsamtsleitungen und Beiräte die Möglichkeit, ihre Anregungen, Vorschläge und Hinweise zu Lärmhotspots im Rahmen der 4. Lärmaktionsplanung einzureichen.

Das entsprechende Informationsangebot auf der Internetseite ist auch nach Ablauf der 1. Beteiligungsphase aktuell noch öffentlich unter lap.beteiligung.bremen.de/ verfügbar.

Weitere Informationen zu den Funktionen von DIPAS sind unter folgendem Link zu finden: geo.bremen.de/online-dienste/digitales-partizipationssystem-dipas-14740

3. Ergebnisse

Insgesamt sind über das digitale Partizipationssystem DIPAS 469 Beiträge und 173 Kommentare zu den verschiedenen Lärmarten eingegangen. Diese sind räumlich verortet einzeln unter lap.beteiligung.bremen.de/#/contributionmap nachlesbar. Alle Eingaben erfolgten ausschließlich digital.

Zudem wurden von den folgenden acht Beiräten Stellungnahmen abgegeben: Burglesum, Findorff, Hemelingen, Obervieland, Osterholz, Strom, Walle und Woltmershausen.

Die Beiträge wurden sortiert nach Lärmarten entsprechenden Tabellen zugeordnet (siehe Anlage). Da sich Teilnehmende teilweise auch von mehreren Lärmarten gestört oder belästigt fühlen, wurden diese Beiträge auch mehreren Tabellen (je nach Lärmart) zugeordnet. Die Tabellen wurden zuständigen Behörden und Unternehmen mit der Bitte um Anmerkungen zu den Beiträgen vorgelegt.

Dadurch sind in den Anlagen insgesamt 572 Beiträge zu den verschiedenen Lärmarten zu finden, welche die Beiträge und Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürger sowie der Beiräte enthalten.

3.1. Straßenverkehr allgemein

Die meisten Beiträge wurden im Bereich Straßenverkehrslärm mit 65,4 % getätigt, von denen sich viele auf Autobahnlärm beziehen (siehe Abbildung 3). Mit weitem Abstand folgten die Lärmarten Industrie, Gewerbe, Hafen (12,2 %), Flugverkehr (7,7 %), Schienenverkehr in Verantwortung der Deutschen Bahn (6,1 %), Straßenbahnverkehr (4,7 %), Ruhige Gebiete (2,6 %) und Schienenlärm durch die Hafeneisenbahn und die Farge-Vegesacker Eisenbahn (1,2 %).

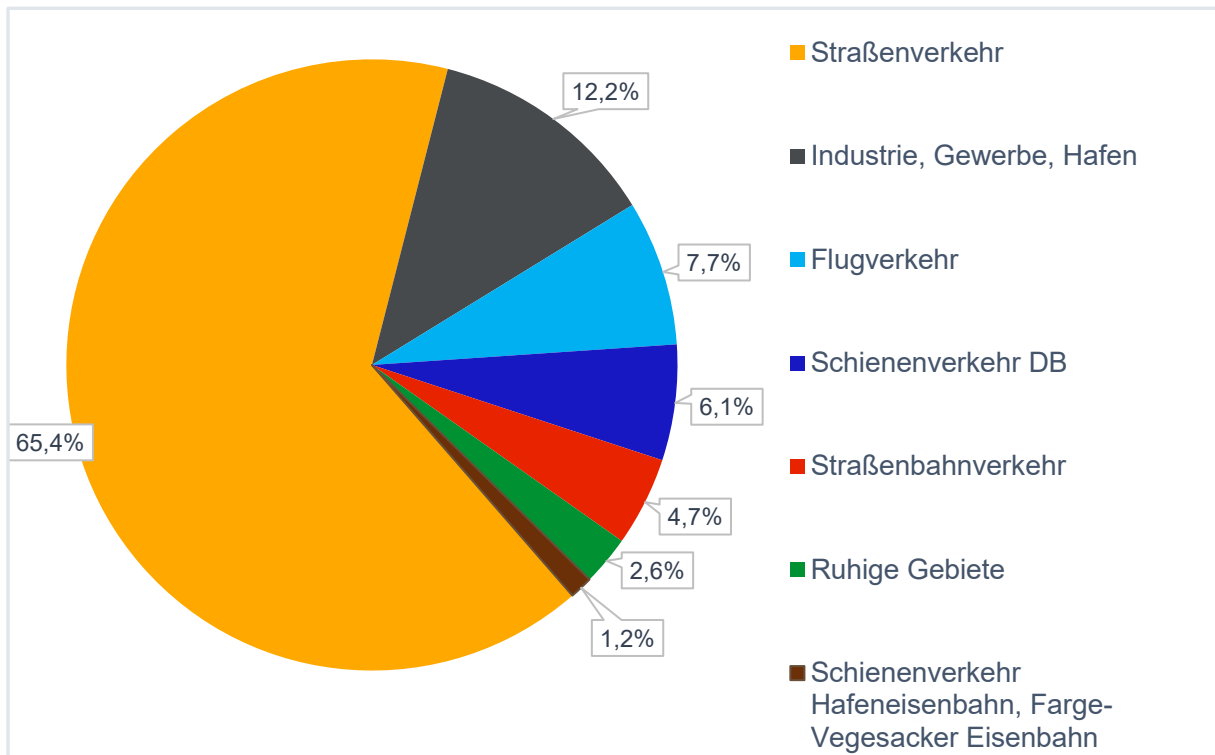


Abbildung 3: Prozentualer Anteil der Beiträge 2023 nach Lärmarten.

Die meisten Beiträge kamen aus den Stadtteilen Hemelingen (15,8 %), Obervieland (7,7 %) und Vegesack (6,8 %), während Bürgerinnen und Bürger aus Osterholz (1,9 %), Huchting (1,1 %) und dem Blockland (0,6 %) die wenigsten Beiträge meldeten. Nur aus dem Stadtteil Seehausen gab es keine Beiträge. Die Verteilung der Beiträge auf die Stadtteile ist in Abbildung 4 dargestellt.

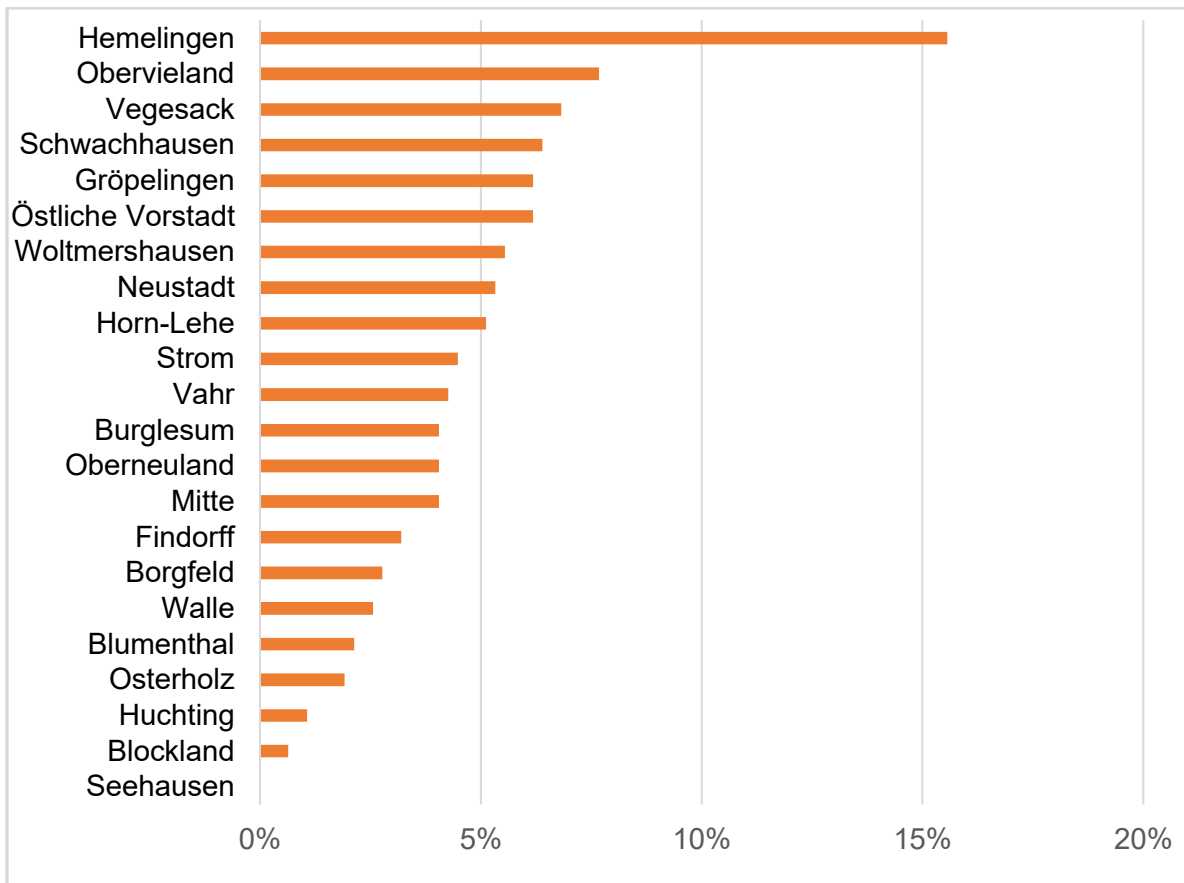


Abbildung 4: Prozentualer Anteil der Beiträge 2023 in den einzelnen Stadtteilen.

Zum Straßenverkehrslärm liegen 374 Anmerkungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie den Beiräten vor. Zum Autobahnlärm gab es 132 Hinweise. Bezüglich Geschwindigkeitsreduzierungen innerstädtisch auf Tempo 30 sind 44 Anregungen eingegangen. Die prozentuale Verteilung im Bereich Straßenverkehrslärm wird in Abbildung 5 dargestellt.

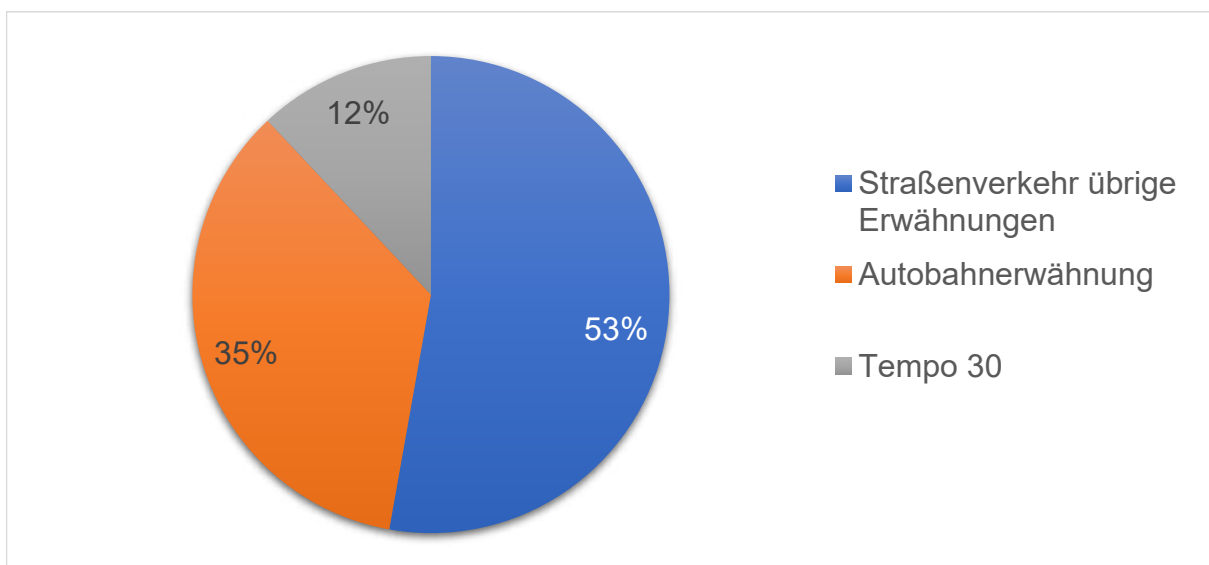


Abbildung 5: Prozentualer Anteil der Beiträge 2023 im Bereich Straßenverkehrslärm.

Auffällig ist, dass aus Hemelingen zu Straßenverkehrslärm besonders viele Beiträge (57) eingebracht wurden, gefolgt von Vegesack (33) und Oberneuland (29), wobei die Beiträge vielfach mehrere Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr angesprochen haben.

Für die Teilnehmenden des Beteiligungsprozesses stellen Geschwindigkeitsreduzierung und –überwachung sowie auch Lärmschutzwände und Flüsterasphalt Lösungsansätze dar. Häufig genannt wird auch die Lärmbelastung durch LKW-Verkehr (siehe Abbildung 6).

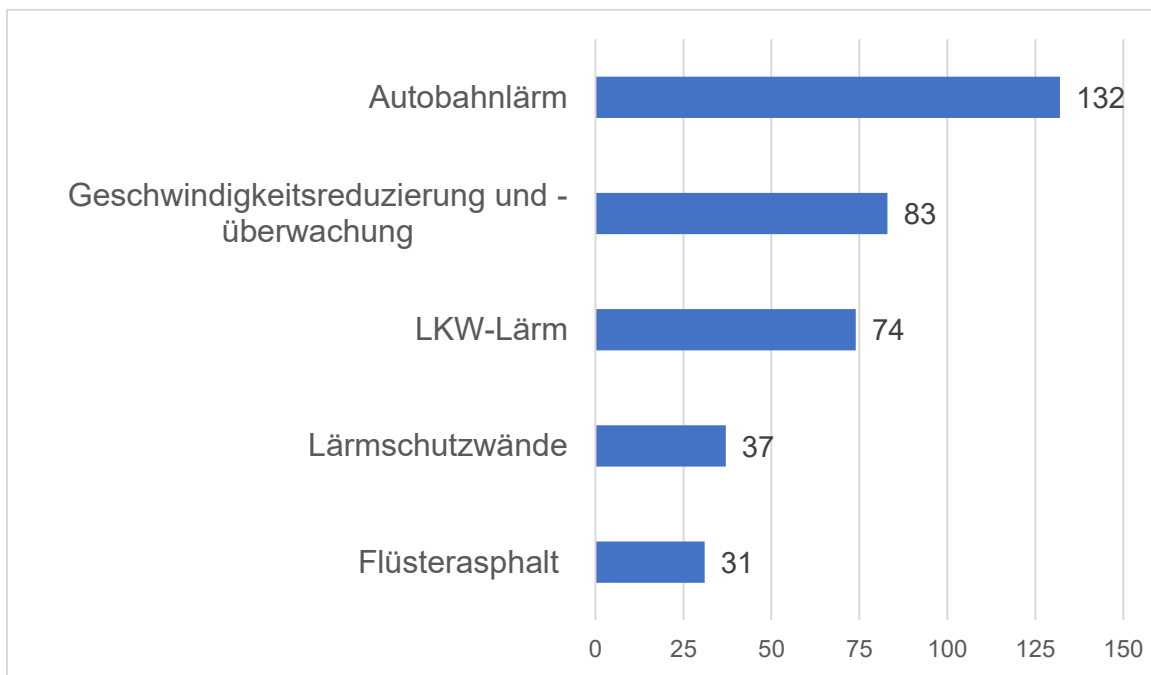


Abbildung 6: Vorschläge und Hinweise zum Straßenverkehr in absoluten Zahlen.

Festzuhalten ist, dass vor allem Beiträge für Bereiche eingegangen sind, die bereits in der Lärmkartierung als besonders lärmbelastet erkannt wurden.

3.1.1. Autobahn

Die Autobahnen A1, A27, A270 und A281 wurden alle in den 132 Beiträgen der Öffentlichkeitsbeteiligung angeführt. Die A1 wurde in 62 Beiträgen erwähnt. Aus Hemelingen gab es mit 38 Beiträgen die meisten Hinweise gefolgt von Obervieland mit 21 Beiträgen zur A1. In Burglesum mit 12 Beiträgen und in Horn-Lehe mit 11 Beiträgen stand die A27 im Fokus, wobei auch aus den Stadtteilen Vahr, Osterholz, Schwachhausen, Gröpelingen, Blockland und Oberneuland Anmerkungen kamen. Insgesamt beschäftigten sich 41 Beiträge mit der A27. Die A270 wurde in 21 Beiträgen erwähnt, hauptsächlich in Vegesack mit 12 Beiträgen. In Woltmershausen (9 Beiträge) und Strom stand die A281 im Fokus.

Hinsichtlich der Autobahnen gab es vermehrt die Bitte um Lückenschließung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden.

Autobahnen und Bundesstraßen in Bremen liegen in der Baulast des Bundes und werden durch die Autobahn GmbH des Bundes betreut. Die Autobahn GmbH berücksichtigt bei der Lärmvorsorge die gesetzlichen Vorgaben beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen. Bei bestehenden Bundesfernstraßen

können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung im Rahmen der Lärmsanierung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte. Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) auf Autobahnen in Bremen ist ebenfalls die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Die Ermächtigungsgrundlage für die geforderte Verkehrsbeschränkung ergibt sich aus § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – bei Lärm insbesondere § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind grundsätzlich möglich, aber gem. § 45 Abs. 9 StVO nur dort, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

3.1.2. Temporeduzierung / Tempo 30

Mit dem Vorschlag bzw. dem Hinweis auf eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als Maßnahme zur Minderung von Straßenverkehrslärm befassen sich 44 Beiträge aus 16 Stadtteilen. Die meisten Hinweise kommen aus dem Stadtteil Schwachhausen zur Kurfürstenallee, Schwachhauser Heerstraße und auch zur Bürgermeister-Spitta-Allee. Jeweils fünf Beiträge sind aus Findorff und der Östlichen Vorstadt eingegangen.

Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 innerorts aus Lärmschutzgründen ist wie bei der Geschwindigkeitsreduzierung an Autobahnen 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 den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem entsprechenden Lärmgutachten. Die Lärmkartierung kann lediglich als Orientierung bei der Beurteilung der Situation vor Ort dienen. Zuständig für Geschwindigkeitsreduzierungen auf kommunalen Straßen in Bremen ist das Amt für Straßen und Verkehr. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen Straßenabschnitte identifiziert werden, für die detailliertere Rechnungen nach RLS-90 sinnvoll erscheinen. Als Grundlage für die Betrachtungen dienen sowohl Kartierungsergebnisse als auch Eingaben der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Im Rahmen des Entwurfs zum Lärmaktionsplans wurden insgesamt 11 Straßen identifiziert, die eine sehr hohe Betroffenheit in der Nachtzeit aufweisen. Für diese Straßen soll in der Zukunft eine Umsetzung von Tempo 30 geprüft werden. Das Ziel ist es dabei, möglichst viele der genannten Straßenabschnitte in den kommenden fünf Jahren zu überprüfen. In dieser Liste befinden sich auch einige der in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Straßen wie Abschnitte der Kurfürstenallee und der Schwachhauser Heerstraße.

3.2. Schienenverkehr

3.2.1. Bundeseigene Schienenstrecken

Für die Kartierung und Lärmaktionsplanung ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Aus diesem Grund bezog sich die 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

der Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen auf die Lärmkartierung der nicht bundeseigenen Schienenstrecken Farge-Vegesacker Eisenbahn und Hafeneisenbahn. Die 42 Beiträge zum Schienenverkehr bezogen sich jedoch fast ausschließlich auf die bundeseigenen Schienenstrecken mit Schwerpunkt in Hemelingen mit 17 Meldungen. Der Wunsch nach einem verbesserten Schutz durch Lärmschutzwände wurde in neun Fällen genannt.

Da die Lärmimmissionen des Schienenverkehrs an Haupteisenbahnstrecken des Bundes nicht in die Zuständigkeit der Stadtgemeinde Bremen fallen, wurden die Eingaben zur Kenntnis an das EBA weitergeleitet. Vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen wurde auch darüber informiert, dass für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes das EBA zuständig ist. Das EBA hat vom 13. März bis 24. April 2023 eine bundesweite Öffentlichkeitsbeteiligung über eine Beteiligungsplattform zur Meldung von Betroffenheiten durchgeführt.

3.2.2. Farge-Vegesacker Eisenbahn und Hafeneisenbahn

Die von der Stadtgemeinde Bremen kartierten Schienenwege beschränken sich auf die Schienenwege der Farge-Vegesacker Eisenbahn und der Hafeneisenbahn. Für die Farge-Vegesacker Eisenbahn gab es einen Beitrag. Sechs Beiträge im Rahmen von Anmerkungen über Industrie und Gewerbelärm adressierten auch die Hafeneisenbahn.

3.2.3. Straßenbahnverkehr

Die Straßenbahn wurde in 27 Fällen als Lärmemittler genannt. Hier gab es aus den Stadtteilen Mitte (sechs Beiträge) und östliche Vorstadt (sieben Beiträge) die meisten Meldungen. Besonders das neue Straßenbahnmodell GT8N-2 – „Nordlicht“ wird beim (An)Fahren und Halten als deutlich lauter empfunden. Mehr Vibrationen werden wahrgenommen, was teilweise zu Schäden an Wohngebäuden führen soll. Als Maßnahmen wird in den Beiträgen eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Straßenbahnen in bestimmten Bereichen und eine Erneuerung der Weichen für die schwereren Straßenbahnmodelle gefordert.

3.3. Industrie, Gewerbe, Häfen

Hinweise auf Lärmbelastungen aus diesem Bereich gab es in insgesamt 70 Beiträgen. Besonders die Be-/Entladung von Schiffen im Hafen, insbesondere von einer Recyclingfirma, wurde hier genannt. Zudem wurden Geräusche von Schiffsgeneratoren aufgrund von fehlender Landstromversorgung bemängelt. Als weitere Lärmquellen wurden das Mercedes-Werk in Hemelingen, das Stahlwerk, das Kraftwerk Farge sowie diverse Gewerbebetriebe genannt. Die meisten Hinweise gab es aus Gröpelingen mit 20 Beiträgen, gefolgt von Hemelingen mit 12 und der östlichen Vorstadt mit neun Beiträgen.

Seitens der genannten Recyclingfirma wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen (z. B. der Einsatz neuerer leiserer Maschinen). Durch Änderungen im Betriebsablauf, besonders laute Verladungen weiter entfernt von der Wohnbebauung und nur noch tagsüber stattfinden zu lassen, wurden weitere Lärmreduzierungen erreicht. Zusätzliche Maßnahmen werden geprüft.

Bezüglich der Landstromversorgung von Schiffen sind in den stadtbremischen Häfen alle 23 Liegeplätze für Binnenschiffe zwischenzeitlich mit Landstromeinrichtungen ausgestattet. Auch im Rahmen der Umbaumaßnahmen im Kalihafen soll in zwei Versorgungspollern die Landstromversorgung bereits vorbereitet werden. In folgenden Ausbaustufen wird das Thema Landstromversorgung auch für Seeschiffe weiter geprüft und verfolgt.

Für Industrie- und Gewerbelärm sowohl von Industriebetrieben als auch von Handwerksbetrieben und anderen gewerblichen Betrieben ist das Gewerbeaufsichtsamt des Landes Bremen zuständig.

3.4. Flugverkehr

Die 44 Fluglärmbeiträge beziehen sich häufig auf Störungen der Nachtruhe durch Flüge während der Nachtflugbeschränkungszeiten und auf An- und Abflugverfahren. Zudem wird eingebracht, dass die beiden Lärmkarten für den Flugverkehr L_{DEN} (24-Stunden-Zeitraum) und L_{Night} (22-06 Uhr) keine realistische Auskunft über die Lärmbetroffenen geben würde bzw. die Anzahl der Betroffenen zu gering sei.

Fast die Hälfte aller Beiträge zum Fluglärm (20) kamen aus Hemelingen.

Basis für die Fluglärmkartierung war ein Datenerfassungssystem mit allen Flugbewegungen und Flugverläufen des Gesamtjahres 2019. Die neu eingeführte Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen war anzuwenden.

Bezüglich der Nachtflüge gelten die folgenden Regelungen der Betriebsgenehmigung für den Bremer Flughafen für den Nachtzeitraum. Die Home Carrier Regelung in Ziffer E.2.1.3 f der Flughafengenehmigung würde pro Abend zwei Home Carrier Landungen bis 23:00 Uhr bzw. im Verspätungsfall bis 24:00 Uhr zulassen. Das theoretisch zulässige Kontingent von 730 Home-Carrier-Landungen im Jahr nach der Betriebsgenehmigung wird seit Jahren nicht vollständig genutzt. Zudem kann die Luftfahrtbehörde bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation Ausnahmeerlaubnisse von den Nachtflugbeschränkungszeiten ab 22:30 Uhr erteilen.

Eine Flugspurendarstellung von Flügen mit aufgezeichneten Geräuschpegeln durch Überflüge an den Messstellen der Fluglärmmessanlage veröffentlicht die Flughafen Bremen GmbH unter folgendem Link: bremen-airport.com/umwelt/fluglaerm

Von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit, zu Flügen des Bremer Flughafens mit möglichst genauen Zeitangaben zu Informationszwecken den Online-Service Fluglärm der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft unter umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/fluglaerm/online-service-fluglaerm-31904 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 personenbezogenen Daten der Stadtteil und der Eingabe-Text sowie die erteilte Antwort veröffentlicht.

3.5. Ruhige Gebiete

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung in Bezug auf ruhige Gebiete war die Identifikation neuer ruhiger Gebiete sowie Hinweise und Anmerkungen zu den bereits seit 2014 in Bremen bestehenden ruhigen Gebieten zu erhalten. Im Lärmaktionsplan 2014 sind

gemeinsam mit dem Landschaftsprogramm drei Gebietskategorien festgelegt worden. Die definierten Kategorien „Ruhiger Landschaftsraum“, „Ruhiger Stadtraum“ und „Stadtoasen“ sind zu schützende Gebiete mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Die Kategorie Ruhige Gebiete in der Beteiligungskarte wurde von den Bürgerinnen und Bürgern Bremens dagegen teilweise anders aufgefasst. Mehrere Beiträge bezogen sich auf den Autobahnlärm im Rhododendronpark, welcher direkt an die A27 angrenzt. Im Lärmaktionsplan 2014 wurde der Rhododendronpark als Ruhiges Gebiet der Kategorie Stadtoase festgelegt. Beiträge zum Rhododendronpark erhielten mit jeweils zehn und acht unterstützenden Kommentaren, die meisten Kommentare der Öffentlichkeitsbeteiligung.

3.6. Sonstiger Lärm

Beiträge vor allem zu verhaltensbezogenem Lärm z. B. von lauten Partygästen, lauter Musik oder von spielenden Kindern im öffentlichen Raum sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Diese Eingaben wurden zur Kenntnis genommen und gegebenenfalls an zuständige Stellen weitergeleitet. Bezüglich regelmäßiger Freiluftparties und Open-Air-Konzerte an verschiedenen Veranstaltungsorten gibt es seit Februar 2023 einen Austausch Veranstaltungslärm mit Beteiligung der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, dem Ordnungsamt, dem Umweltbetrieb Bremen, dem Sportamt und weiteren Stellen.

4. Auswirkungen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Ausblick

Die Vielzahl an Anmerkungen zum Thema Lärm an Autobahnen war bereits aufgrund der Berechnungsergebnisse nach neuer Berechnungsvorschrift zu erwarten. Die Lärmkarten zeigen auf, wie weit der Lärm der Autobahn teilweise trägt. Die Anmerkungen bestätigen dies. Wie den Tabellen Straßenverkehr im Anhang zu entnehmen ist, besteht bei Autobahnen die Problematik, dass bei der Autobahngesellschaft des Bundes als Baulastträgerin nicht immer ausreichend Daten für eine Bewertung vorliegen. Auch handelt es sich bei der Lärmsanierung des Bundes um freiwillige Maßnahmen, die an verschiedene Faktoren gebunden sind. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist in Abstimmung mit der Autobahngesellschaft zu identifizieren, wie die Prüfung und Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen optimiert werden können.

Auch die große Anzahl von Anfragen zu Tempo 30 lässt sich anhand der vorhandenen Lärmkartierungsdaten nur eingeschränkt prüfen. Wie in Kapitel 3.1.2. beschrieben, bedarf es für die Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen einer Berechnung nach der Berechnungsvorschrift RLS-90. Die Aufgabe im Lärmaktionsplan wird es sein, Streckenabschnitte zu identifizieren, für die eine detailliertere Prüfung sinnvoll erscheint. Die Beiträge in Verbindung mit den Kartierungsergebnissen helfen bei der Identifizierung.

Ruhige Gebiete wurden nur in 0,8 % der Anmerkungen angesprochen. Dennoch besteht aufgrund der neuen Berechnungsvorschriften das Ziel, bestehende ruhige Gebiete aus der Lärmkartierung 2014 auf Veränderungen zu prüfen und auch

potentielle neue ruhige Gebiete auszuweisen. Hierzu ergaben sich aus der Öffentlichkeitsbeteiligung leider keine Hinweise.

Anhand der Daten aus der Lärmkartierung und der Öffentlichkeitsbeteiligung wird ein erster Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Dieser Entwurf wird der zuständigen Deputation zur Abstimmung vorgelegt. Anschließend wird zum Entwurf des Lärmaktionsplans eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung (2. Phase) erfolgen. Die Beiträge zum ersten Entwurf werden dann erneut geprüft und bei der Erstellung der endgültigen Fassung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

Anlagen

Anlage 1: Homepage DIPAS zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Presseveröffentlichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Anschreiben an die Ortsämter und Beiräte

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

Anlage 5: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 5.8: Ruhige Gebiete Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Anlage 1: Homepage zur Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 1 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 01. bis 31. März 2023

BEITRAGSKARTE ■ BEITRAGSLISTE ● ÜBER DAS VERFAHREN ⚡ AUSWERTUNGEN ■ ABLAUF

Einladung zum Mitmachen

Worum geht es beim Lärmaktionsplan 2024?

Bei der Lärmaktionsplanung nehmen wir Verkehrsgläusche (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr) sowie Geräusche durch Gewerbe, Industrie und Häfen in den Blick. Auch ruhige Gebiete sind zu identifizieren und im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Als Grundlage dienen die neuen Lärmkarten für den Umgebungslärm aus dem Jahr 2022. Eine Kartierung erfolgt für die Stadtgemeinde Bremen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie alle fünf Jahre. Ziel der Lärminderungsplanung ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen.

Wichtig zu wissen: Sonstiger Lärm, z. B. von Baustellen, durch Freizeitaktivitäten oder aus der Nachbarschaft, ist **nicht** Gegenstand des Beteiligungsprozesses und **nicht** Bestandteil des Lärmaktionsplans.

Welche Daten liegen für Bremen vor?

Für die Stadtgemeinde Bremen wurden die folgenden Lärmkarten 2022 erstellt – und zwar getrennt für den 24-Stunden Zeitraum = Lden und den Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr = Lnicht

- Fluglärm
- Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen)
- Schienenlärm Land (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn)
- Straßenbahnlärm
- Straßenverkehrslärm



Der Straßenverkehr ist eine Hauptlärmquelle. Die Abbildung zeigt den 24-Stunden-Zeitraum.

Alle Lärmkarten der Kartierung 2022 sind im [GeoPortal](#) verfügbar.

Die Karten lassen sich links über den Reiter „Themen“ im Bereich „Fachdaten“ auswählen. Über den „+“-Button rechts neben dem Kartentitel lässt sich die Legende einblenden.

Die Kartierung 2022 musste nach neuen Berechnungsvorschriften erfolgen. Deshalb lassen sich die Kartierungsergebnisse 2022 mit denen des vorherigen Kartierungsjahres 2017 nur sehr eingeschränkt vergleichen.

Wichtige Information zu den Eisenbahnstrecken des Bundes:

Für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig und führt vom 13. März bis 24. April 2023 eine bundesweite Öffentlichkeitsbeteiligung durch. Das EBA hat für Bürgerinnen und Bürger eine Beteiligungsplattform zur Meldung ihrer Betroffenheiten eingerichtet unter www.laermaktionsplanung-schiene.de.

Begleitmaterial hat das EBA unter dem folgenden Link zur Verfügung gestellt: www.laermaktionsplanung-schiene.de/medienbereich.

Was können Sie zum Lärmaktionsplan beitragen?

Auf der Grundlage der neuen Lärmkarten planen wir die Neuaufstellung des Lärmaktionsplans. Den beschlossenen Lärmaktionsplan von 2014 sowie den Bericht zur Lärmkartierung 2022 finden Sie auf der Homepage der [Senatorin für Umwelt](#) im Abschnitt Lärmkartierung im Land Bremen bzw. Lärmaktionsplanung. Ein wichtiger Bestandteil der aktuellen Lärmaktionsplanung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit. Diese findet in zwei Phasen statt. In der jetzigen 1. Phase nach Veröffentlichung der Lärmkarten können Sie bis 31. März 2023 Lärmhotspots melden. Zum Entwurf des Lärmaktionsplans findet im vierten Quartal 2023 die 2. Phase der Beteiligung statt.

In der Zeit vom 01. bis 31. März 2023 können Bürgerinnen und Bürger ihre Anregungen einbringen. Hierfür steht Ihnen diese Plattform zur Verfügung. Sie können Ihren Beitrag auch per Post oder per E-Mail einbringen.

Hier sind Sie gefragt!

Über den Reiter Beitragskarte im Hauptmenü erreichen Sie eine Stadtkarte Bremens. Es erscheint ein Fenster, in dem Sie einen Beitragstitel und Ihren Beitragstext zu den Kategorien Fluglärm, Gewerbelärm, Schienenlärm, Straßenbahnlärm, Straßenverkehrslärm eingeben und „Verorten“ können.

Wie läuft das Verfahren ab?

Nachdem die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für eine Lärminderungsplanung beteiligt wurde (§ 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz) und die Beiträge inhaltlich geprüft und bewertet werden, wird ein Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt.

Die Ergebnisse der Mitwirkung werden im weiteren Verfahren in der Prüfung berücksichtigt. Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich jedoch nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z. B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Nach dieser ersten Phase informieren wir Sie über getroffene Entscheidungen. In einer weiteren Phase erhalten Sie nochmals die Möglichkeit zur Beteiligung. Die finale Fassung des Lärmaktionsplans 2024 muss im Sommer 2024 vorliegen.

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!

Projektpartner



DATENSCHUTZ | IMPRESSUM | BARRIEREFREIHEIT | FAQ | KONTAKT

Online-Beteiligung mit 

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

Pressemitteilung | 28.02.2023

Wo ist es in Bremen besonders laut?

Umweltressort startet Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zur Lärmaktionsplanung der

Stadtgemeinde Bremen startet am 1. März, um Lärmhotspots in der Stadt zu identifizieren. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau erstellt alle fünf Jahre eine Lärmkartierung und veröffentlicht diese. Bei der Lärmaktionsplanung geht es um den Umgebungslärm durch Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr sowie um Geräusche durch Gewerbe, Industrie und Häfen.

Alle Bremerinnen und Bremer sind dazu aufgerufen, sich vom 1. bis 31. März 2023 unter www.lap.beteiligung.bremen.de zu beteiligen und bei der Umfrage mitzuwirken. Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger im März auch schriftliche Beiträge per E-Mail an

laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder auf dem Postweg einbringen. Die Ergebnisse der Beteiligung werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und überprüft. Auf Grundlage der neuen Lärmkarten von 2022 und einer zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Sommer 2024 ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt.

Weniger Lärm in der Stadt

Das Ziel der Lärminderungsplanung ist es, die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen zu entlasten. Zudem identifiziert die Umgebungslärmrichtlinie ruhige Gebiete, welche im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind.

Die Lärmkarten 2022 mussten nach neuen Berechnungsvorschriften erstellt werden, so dass es nur sehr eingeschränkt möglich ist, die vergangenen Lärmkarten damit zu vergleichen. Die neuen Lärmkarten zum

Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht unter geoportal.bremen.de/geoportal

Benutzerhinweise für die Lärmkarten: Das Menü für die verschiedenen Lärmquellen lässt sich links oben über einen Klick auf "Themen" öffnen. Im aufgeklappten Menü lassen sich im Bereich "Fachdaten" - "Umwelt und Klima" - "Lärm" die verschiedenen Lärmkarten aktivieren. Bei Nutzung des oben genannten Links sind die Lärmkarten 2022 bereits vorausgewählt. Die Legende der verschiedenfarbigen Pegelklassen lässt sich jeweils über den Informationsbutton hinter der jeweiligen Karte im Menü anzeigen. Die bundeseigenen Schienenwege

(z.B. Strecken der Deutschen Bahn) sind in einem extra Menü "Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes" - "Isophonen Ballungsraum" zu finden. Über das Suchfeld oben rechts lässt sich eine genaue Adresse suchen.

Auf der [Homepage des Umweltressorts](#) finden Sie den Bericht zur Lärmkartierung 2022 sowie den beschlossenen Lärmaktionsplan von 2014.

Lärm an Eisenbahnstrecken

Für Menschen, die von Lärm an Eisenbahnstrecken (z.B. der Deutschen Bahn) betroffen sind, ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Dieses hat ebenfalls für seine Lärmaktionsplanung eine bundesweite Öffentlichkeitsbeteiligung zu Schienenwegen des Bundes gestartet. Unter www.laermaktionsplanungsschiene.de können Bürgerinnen und Bürger melden, wenn und wo sie von Lärm betroffen sind.

Ansprechpartnerin für die Medien:

Linda Neddermann, Pressesprecherin bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Tel.: (0421) 361-79199, E-Mail:

linda.neddermann@umwelt.bremen.de

Auf der Suche nach Lärmquellen

Noch bis zum 31. März können Betroffene an einer Umfrage zum neuen Aktionsplan teilnehmen



Sorgt immer wieder für Ärger: der Lärm des Straßenverkehrs.

FOTO: FRANK THOMAS KOCH

VON FRANK HETHEY

Bremen. Von den Tempooerschreitungen auf der Hochstraße Richard-Boljahn-Allee/Kurfürstenallee ist der Einsender ziemlich genervt. Besonders übel stößt ihm der viel zu schnelle Schwerlastverkehr auf – wegen des Lärms und der Erschütterungen. Abhilfe kann es in seinen Augen nur durch eine permanente Überwachung der Geschwindigkeit und Schutzmaßnahmen geben. Vom Straßenlärm geplagt ist auch ein Anwohner des Stephani-Viertels. „An Schlaf bei geöffnetem Fenster nicht zu denken“, klagt er. Der Lärm von Lkw und Pkw auf der Hochstraße sei unerträglich, hinzu komme der laute Güterverkehr der Bahn.

Noch bis zum 31. März sind alle Bewohner in Bremen aufgerufen, Lärmhotspots in ihrer Stadt anzugeben. Dabei geht es um Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbe, Industrie und Häfen als Lärmquelle. Seit Monatsanfang sind bei der Online-Umfrage des Umweltressorts mehr als 80 Beiträge und knapp 30 Kommentare gepostet worden. Wie nicht anders zu erwarten, sorgt der Straßenverkehr mit 57 Beiträgen für den meisten Verdross. An zweiter Stelle rangieren mit deutlichem Abstand acht Lärmmeldungen zum Bereich Gewerbe, Industrie und Häfen, auf dem dritten Platz folgen sechs Beschwerden über Straßenbahnverkehr.

Auf der Website zum Lärmaktionsplan lässt sich unter dem Reiter „Auswertungen“ ablesen, in welchen Stadtteilen sich die Menschen besonders stark von Lärm gestört fühlen. Die meisten Klagen sind aus Vegesack zu hören. Und zwar in Zusammenhang mit

der A 270, die über eine Länge von knapp elf Kilometern vom Ihlpohler Kreisel nach Blumenthal verläuft. „Anstatt uns im Garten erholen zu können, sind wir einer weiteren Lärmbelastung ausgesetzt“, schreibt eine Frau. Nach eigener Angabe arbeitet sie ohnehin schon in einem lärmintensiven Beruf, genauso wie ihr Mann. Den zweiten Platz teilen sich Beschwerden aus Borgfeld und Blumenthal, einem weiteren Stadtteil aus Bremen-Nord.

Aktionsplan bis Sommer 2024

Die gesammelten Meldungen sollen bis Sommer 2024 in einen neuen Lärmaktionsplan einfließen, soll heißen: in einen Maßnahmenkatalog gegen Lärm. Der erste Schritt in diese Richtung war die Veröffentlichung der neuen Lärmkarten von 2022, sie dienen sozusagen als Impuls für die Öffentlichkeit. Die Lärmkarten erstellt das Umweltressort alle fünf Jahre auf Grundlage berechneter Werte. Wer die Online-Karten aufruft, kann sich die jeweilige Lärmbelastung nach verschiedenen Kriterien anzeigen lassen. Weil es sich dabei aber nur um eine Trockenübung handelt, wird die Öffentlichkeit beteiligt. Erst die Erfahrungswerte der Menschen vor Ort füllen die neuen Lärmkarten mit Leben.

Zu den Lärmkarten von 2017 gab es Ende 2020 eine Öffentlichkeitsbeteiligung. Damals gingen bei der Behörde insgesamt 166 Hinweise und Anregungen ein – deutlich mehr als erwartet. Den meisten Unmut verursachte der Straßenlärm mit 66 Prozent der Eingaben, es folgten Schienenlärm mit zwölf Prozent und Gewerbelärm mit elf Prozent. Der Fluglärm kam auf sechs Prozent, sonstiger Lärm summierte sich auf fünf Prozent.

Mit den Eingaben gehen häufig auch Vorschläge einher, wie man Abhilfe schaffen könnte. So auch in der aktuellen Mitmachphase. „Flüsterasphalt und höhere Lärmschutzwände wären eine immense Erleichterung und ein Beitrag zu unserer Gesundheit“, schreibt die Frau, deren Heim sich direkt an der A 270 in Vegesack befindet. Dass sich höhere Lärmschutzwände aber auch nachteilig auswirken können, ist die leidvolle Erfahrung eines anderen Anwohners der A 270. Sein Fazit: Die höheren Wände des neuen Lärmschutzes auf der gegenüberliegenden Seite „werfen den Schall zurück über die Lärmschutzwand auf unserer Seite“.

Nach Abschluss der Umfrage sind die Aktivitäten rund um den Lärmaktionsplan aber noch lange nicht vorbei. Im Sommer werden die Eingaben ausgewertet, im vierten Quartal 2023 beginnt die zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Veröffentlichung des neuen Lärmaktionsplans ist für Juli 2024 geplant. „Darin identifizieren wir Lärmhotspots und erarbeiten konkrete Maßnahmen, um die Bremerinnen und Bremer vor Lärm zu schützen“, kündigt Umweltsenatorin Maïke Schaefer (Grüne) an.

Freilich gibt es keine Garantie dafür, dass die Beschwerden auf fruchtbaren Boden fallen. „Viele der Eingaben betrafen Themen, die sich nicht über den Lärmaktionsplan regeln lassen“, heißt es im Bericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung 2020/21. Zahlreiche Straßen und Schienenwege seien bereits mit Schallschutz ausgestattet, erst geänderte Bundesgesetze könnten positive Wirkung

wurden, so konnten doch einige Probleme kurzfristig gelöst werden.“

ANZEIGE

Jeden Tag gewinnen!
Einfach auf www.weser-kurier.de/ostergewinnspiel das richtige Osterei finden und mit etwas Glück gewinnen Sie heute:
6 x 1 Freikarte für die Olanis SaunaWelt im Wert von bis zu 25 €

Heute im Nest:
OLANTIS SAUNAWELT
HUNTEBAD
WESER KURIER

Noch bis zum 31. März lassen sich unter www.lap.beteiligung.bremen.de persönliche Angaben zu Lärmhotspots machen. Auch schriftliche Beiträge per E-Mail an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder auf dem Postweg sind willkommen.

Initiative sieht Willen zur Verkehrswende

Ergebnisse der Mobilitätsstudie

VON FELIX WENDLER

Bremen. Das Hamburger Umfrageinstitut GMS hat im vergangenen Juni 1004 wahlberechtigte Bremer und Bremerinnen ab 16 Jahren telefonisch zu verkehrspolitischen Themen befragt. Auftraggeber war die Bremer Verkehrsinitiative „Einfach Einsteigen“, die sich seit einigen Jahren vor allem für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs einsetzt. Das Hamburger Institut hat die Fälle der Beschreibung zufolge repräsentativ gewichtet. Die Befragten bilden die Bremer Bevölkerung demnach hinsichtlich Alter, Geschlecht und Haushaltsgröße realistisch ab.

Wichtig zu wissen: Repräsentativ ist die Studie für ganz Bremen – für die nun vorgestellten Ergebnisse auf Stadtteilebene gelte das nicht, räumt „Einfach Einsteigen“-Sprecher Wolfgang Geißler ein. In mehreren Stadtteilen seien die Fallzahlen zu gering gewesen, um sie einzeln berücksichtigen zu können. Als Mindestanzahl für aussagekräftige Rückschlüsse habe das Institut 50 Befragte genannt. So kommt es, dass einige Stadtteile zumindest in der Einzelauswertung fehlen – zum Beispiel Mitte und Findorff.

Stadtteile zusammengefasst

Damit diese Bereiche trotzdem repräsentiert werden, hat „Einfach Einsteigen“ einige Stadtteile zu Gebieten zusammengefasst. Bremen-Nord bildet dabei ebenso ein Gebiet wie Oberneuland/Borgfeld/Horn-Lehe. Ein dritter Komplex umfasst die Östliche Vorstadt, Mitte, Findorff, Walle, die Neustadt und Schwachhausen. Hintergrund dieses Zusammenschlusses ist die Initiative „Platz da“. Dieses Bündnis hatte es im Jahr 2020 mit einem Bürgerantrag geschafft, der rot-grünen Koalition eine Grundsatzentscheidung abzurufen: Die Gebührenpflicht für innenstadtnahen öffentlichen Parkraum sollte in den Folgejahren deutlich ausgeweitet werden – etappenweise in den Stadtteilen, die nun für die Umfrage zusammengefasst wurden.

Diesem Vorgehen liegt laut Geißler die Annahme zugrunde, dass die entsprechenden Stadtteile ähnliche verkehrspolitische Probleme beziehungsweise Voraussetzungen haben. Dass daraus ähnliche Einstellungen zu Verkehrsfragen resultieren, ist naheliegend. Da für Schwachhausen und die Neustadt auch einzelne Ergebnisse vorliegen, die von denen des „Platz da“-Gebiets nicht wesentlich abweichen, bestätigt sich diese Vermutung zumindest teilweise. Grundsätzlich lässt sich anhand der vorhandenen Daten nicht seriös sagen, ob die Zusammenfassung in dieser Form sinnvoll ist.

„Einfach Einsteigen“-Sprecher Wolfgang Geißler hat laut eigener Aussage mit größeren Unterschieden zwischen den einzelnen Stadtteilen gerechnet. Zwar gebe es Abweichungen, aber sowohl das Mobilitätsverhalten als auch die Bereitschaft zum Verkehrswechsel wichen nicht „dramatisch“ voneinander ab. „Der Wille zur Verkehrswende wird übergreifend in allen Stadtteilen Bremens geäußert“, so Geißler. Die Bremer Politik müsse sie deshalb auch stadtteilübergreifend vorantreiben.

HAUPTBAHNHOF

Demo gegen Gewalt

Bremen. Etwa 190 Personen haben am Sonntagabend vor dem Hauptbahnhof gegen rassistische Gewalt demonstriert. Organisiert wurde die Demo von der Gruppe Antira United Bremen, unterstützt zum Beispiel vom Flüchtlingsrat. Der Protest bezog sich auf einen Vorfall, der laut Bundespolizei am Sonntag, 12. März, passiert ist. Dazu kursiert ein Video in sozialen Medien. Darauf sieht man einen schwarzen Mann, der in der Eingangshalle des Hauptbahnhofs von fünf weißen Security-Mitarbeitern zu Boden gebracht wird.

SSU

Was angehende Inklusionslehrerinnen fordern

Erste Studentinnen in neuem Fach an der Uni stehen kurz vor dem Abschluss

VON SARA SUNDERMANN

Bremen. Pädagogen sind bundesweit begehrt, noch begehrt sind Sonderpädagogen, die besonders dafür ausgebildet sind, Schüler mit Beeinträchtigung zu unterrichten. Im Herbst konnten in der Stadt Bremen 81 Stellen für Sonderpädagogen nicht besetzt werden. Sonderpädagogen oder genauer: „Lehrkräfte für inklusive Pädagogik an weiterführenden Schulen“ werden in Bremen erst seit 2018 ausgebildet. Der Studiengang ist noch neu. Nun stehen die ersten Studierenden kurz vor dem Abschluss.

Allerdings: Es sind gerade einmal vier. Sie heißen Anna Zimmermann, Jana Baade, Maari Weiß und Sina Sörgens. Und diese vier, die sich als „erste Kohorte“ bezeichnen, üben Kritik. Sie haben Forderungen an das Bildungsressort und die Universität formuliert, wie man ihren Ausbildungsweg attraktiver machen könnte.

„Wir sind alle überzeugt vom Konzept der Inklusion und motiviert durch den Traum, dass Inklusion an Bremer Schulen gelingen kann“, schreiben sie in einem offenen Brief an Bildungsministerin Sascha Aulepp (SPD). Allerdings habe die Realität sie kurz vor

ihrem Abschluss „sehr ernüchtert“. Zuletzt sei es ausschließlich darum gegangen, Quereinsteiger mit attraktiven Angeboten für die Schulen zu gewinnen. Nun müsse auch die reguläre Ausbildung, also Lehramtsstudium plus Referendariat, attraktiver gemacht werden. „Wir, die eigentlich die gewünschte Qualifikation für den Beruf erwerben, fühlen uns vergessen.“

Nach drei Jahren Pandemie, Inflation und steigenden Energiepreisen gingen sie auf dem Zahnfleisch, psychisch und finanziell. „Wir sind voll am Limit“, sagt Anna Zimmermann. Die meisten Mits Studierenden hätten ihr Studium deshalb bereits verlängern oder abbrechen müssen, „sodass nur wir vier in Regelstudienzeit studieren konnten.“ Dass viele Lehramtsstudierende derzeit – wohl aufgrund der Pandemie – länger brauchen, um zum Abschluss zu kommen, schilderte zuletzt auch die Direktorin des Landesinstituts für Schulen (LIS), Petra Perplies, im Gespräch mit dem WESER-KURIER. „Wenn man das Studium attraktiver machen würde, würden mehr in der Regelstudienzeit durchkommen“, ist Jana Baade überzeugt.

Die vier von der ersten Kohorte fordern eine Vergütung des Praxissemesters. In

ihrem Fach ist es Pflicht, dass sie ein Semester praktische Erfahrung an Schulen sammeln. Dafür seien 25 Stunden pro Woche vorgesehen, hinzu kämen Uni-Seminare im Umfang von sechs Stunden. „Und daneben muss man noch Lohnarbeiten“, sagt Anna Zimmermann. „Ich habe meinen Job als ambulante Betreuerin für das Praxissemester gekündigt“, berichtet Sina Sörgens. Jobben und Praxissemester seien nicht vereinbar gewesen. „Ich musste mir danach einen neuen Job suchen.“



Der Fachkräftemangel bei Sonderpädagogen ist groß in Bremen. FOTO: JONAS GÜTTLER / DPA

Wo ist es besonders laut?

Bürgerinnen und Bürger können sich an einer Umfrage zum Thema Lärm beteiligen

VON ULRIKE SCHUMACHER

Vege sack. Wo ist es in Bremen besonders laut? Und wo dringt es den Menschen im Bremer Norden besonders unangenehm in die Ohren? Diesen Fragen geht das Bremer Umweltressort nun auf den Grund. Die Bremerinnen und Bremer sind bis zum 31. März aufgerufen, sich an einer Umfrage zu beteiligen und zu melden, wo ihnen Lärm auf die Nerven geht. „Rund um die Autobahnen 270 und 27“, lautet zum Beispiel die Antwort aus dem Ortsamt Burglesum. „Und entlang der Bahntrasse“, fügt Ortsamtsleiter Florian Boehlke hinzu. „Wobei es dort aber schon Lärmschutzwände gibt.“ Die Beiräte seien aufgefordert worden, dazu eine Stellungnahme abzugeben. Auch in den Fraktionen werde beraten, „wo es Lärmquellen gibt“. Eine erste Bürgeranfrage, wie der Beirat sich mit diesem Thema befasse, habe es ebenso gegeben. Insofern sei der Aufruf sehr hilfreich.

Beschwerden aus der Uthhoffstraße

Vege sacks Ortsamtsleiter Heiko Dornstedt kann berichten, dass sich Anwohner der Uthhoffstraße über Verkehrslärm beschwerten. Wegen der langjährigen Sperrung der Her-

mann-Fortmann-Straße weichen Autos, Busse und andere Fahrzeuge auf diese Strecke aus, was den Anwohnern unangenehm auffällt. Auch in Blumenthal halten die Beiratsmitglieder Augen und Ohren offen, um bis Ende März Rückmeldungen über Lärmbelästigung zu geben. Ortsamtsleiter Oliver Fröhlich kann berichten, dass es zum Beispiel bei der Sanierung des Tanklagers Farge vorübergehend zu Lärmbelästigung kam, als die alten Tanks herausgerissen wurden. Man könne dies wie auch andere Lärmbelästigung, die von Baustellen ausgehe, als zeitlich befristetes Problem ansehen.

Alle fünf Jahre erstellt das Bremer Umweltressort eine Lärmkartierung und veröffentlicht diese. „Bei der Lärmaktionsplanung geht es um den Umgebungslärm durch Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr sowie um Geräusche durch Gewerbe, Industrie und Häfen“, schreibt die Pressestelle des Senats. Mit dem Ziel, den Lärm zu vermindern und „die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen zu entlasten“.

Zudem identifiziere die Umgebungslärmrichtlinie ruhige Gebiete, welche im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des

Lärms zu schützen sind, heißt es aus dem Hause von Umweltsenatorin Maike Schaefer. Ziel sei, die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen zu entlasten. Außerdem identifiziere die Umgebungslärmrichtlinie ruhige Gebiete, die „im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schüt-

zen sind“, heißt es in der Mitteilung aus dem Bremer Rathaus.

Neue Lärmkarten im Internet

„Die Lärmkarten 2022 mussten nach neuen Berechnungsvorschriften erstellt werden, so dass es nur sehr eingeschränkt möglich ist, die vergangenen Lärmkarten damit zu vergleichen“, teilt das Umweltressort mit. Die neuen Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm, etwa der Farge-Vegesacker Eisenbahn und der Hafeneisenbahn sowie zum Gewerbelärm, beispielsweise von Industrie- und Gewerbeanlagen oder Hafenanlagen, seien im Internet im Geo-Portal der Stadt Bremen unter der Adresse geoportal.bremen.de/geoportal veröffentlicht.

So funktioniert die Beteiligung

Alle Bremer sind dazu aufgerufen, sich bis zum 31. März unter www.lap.beteiligung.bremen.de zu beteiligen und bei der Umfrage zum Thema Lärm mitzuwirken. Dies können Bürgerinnen und Bürger im März auch schriftlich erledigen und ihre Beiträge per E-Mail an die Adresse laermaktionsplan@umwelt.bremen.de senden oder auch auf dem Postweg einbringen. Die Ergebnisse der Beteiligung werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und überprüft, teilt das Umweltressort mit. Auf Grundlage der neuen Lärmkarten von 2022 und einer zweistu-

figen Öffentlichkeitsbeteiligung werde im Sommer 2024 ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Für Menschen, die von Lärm an Eisenbahnstrecken wie zum Beispiel der Deutschen Bahn betroffen sind, sei das Eisenbahnbundesamt (EBA) zuständig. Dieses habe für seine Lärmaktionsplanung eine bundesweite Öffentlichkeitsbeteiligung zu Schienenwegen des Bundes gestartet. Hier können Bürgerinnen und Bürger unter www.laermaktionsplanung-schiene.de melden, wenn und wo sie von Lärm betroffen sind.

USCH

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



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

An die
Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder
-siehe Verteiler-

Auskunft erteilt
Anja Gärtjen

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

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
22-5

Bremen, 13. Februar 2023

Ausschließlich per E-Mail

Einladung zur ersten Beteiligung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans 4. Stufe

Sehr geehrte Ortsamtsleitungen,
sehr geehrte Beiratsmitglieder,

nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird auf der Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 im Rahmen der vierten Stufe der Lärminderungsplanung im Sommer 2024 ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Ziel der Planung ist die Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen durch erfolgsversprechende und umsetzbare Maßnahmen unter Berücksichtigung von politischen Beschlüssen und Finanzierungsmöglichkeiten. Konkrete Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z.B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Gemäß § 47c BImSchG wurden für die Stadtgemeinde Bremen im Jahr 2022 neue Lärmkarten erstellt. Die Berechnungen erfolgten nach zwischenzeitlich neu eingeführten Berechnungsvorschriften. Dies hat jedoch zur Folge, dass die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen der vorherigen Kartierungsjahre nicht möglich ist. Je nach Lärmquelle zeigt sich teilweise, dass die Pegelbänder deutlich breiter sind und somit deutlich mehr rechnerisch betroffene Gebäude und damit Personen bei nur leichten Änderungen der Eingangsdaten vorhanden sind. Ziel der neuen Berechnungsvorschrift ist es, neue Erkenntnisse bei der Schallausbreitung und die Entwicklungen im Geräuschverhalten von Lärmquellen wie PKW, LKW und Flugzeugen besser abzubilden.

Die verschiedenen Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm Land ((Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Fluglärm und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) für jeweils zwei Zeiträume, den 24-Stunden-Zeitraum und den Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr, sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht:

<https://geoportal.bremen.de/geoportal/>

(Menü links unter Themen/Fachdaten/Umwelt und Klima/Lärm)



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

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. Für die Aufstellung des neuen Lärmaktionsplans wird es eine zweistufige Beteiligung geben. Nach Veröffentlichung der Lärmkarten im Januar schließt sich jetzt für Sie die erste Beteiligungsphase an.

Wir möchten Sie einladen, sich im ersten Mitwirkungsverfahren im Rahmen der 4. Stufe der Lärm-minderungsplanung zu beteiligen und **bis zum 31.03.2023** 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 Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen (4. Stufe) vom 16. Dezember 2022.

Weitere Informationen und Dokumente wie den Lärmaktionsplan 2014 und den Überprüfungsbericht zur letzten Stufe finden Sie auf unserer Internetseite:

<https://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080>

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren der ersten Phase fließen Ihre Anregungen und Anmerkungen in den Prozess der Lärm-minderungsplanung ein, in dem sie zunächst geprüft und in einem Bericht evaluiert werden. Eine zweite Beteiligungsphase zum Entwurf des Lärmaktionsplans wird voraussichtlich im 4. Quartal 2023 erfolgen. Der finale Lärmaktionsplan muss im Sommer 2024 vorliegen.

Im aktuellen Beteiligungsprozess der 4. Stufe werden ebenso Ihre Stellungnahmen zum Beteiligungsverfahren zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2014 (3. Stufe) berücksichtigt.

Gerne möchten wir noch einen Ausblick darauf geben, dass Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung zu den veröffentlichten Lärmkarten in der Zeit vom 01.03. bis 31.03.2023 Ihre Beiträge einbringen können. Um möglichst viele Personen in einem transparenten Verfahren beteiligen zu können, wird die DIPAS (Digitales Partizipationssystem)-Onlinebeteiligung am 28.02.23 freigeschaltet. Derzeit befindet sich die entsprechende Beteiligungsplattform noch im Aufbau: <https://lap.beteiligung.bremen.de/#/>

Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger im März auch schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen.

In der Anlage finden Sie eine Übersicht der für Sie relevanten Termine zur Lärmaktionsplanung.

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 und mich unter o.g. Telefonnummer.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Gätjen

Anlagen:

- Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen
- Übersicht Termine zur Lärmaktionsplanung

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

Stelle	Kontakt Daten
ASV	Amt für Straßen und Verkehr Bremen Herdentorsteinweg 49/50 28195 Bremen
Autobahn GmbH	Die Autobahn GmbH des Bundes 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 Flughafenallee 25 28199 Bremen
GAA	Gewerbeaufsicht des Landes Bremen Parkstr. 58-60 28209 Bremen
Hansewasser	hanseWasser Bremen GmbH Birkenfelsstraße 5 28217 Bremen
SI	Der Senator für Inneres und Sport Contrescarpe 22/24 28203 Bremen
SWB	swb Erzeugung AG & Co. KG Theodor-Heuss-Allee 20 28215 Bremen
SUKW Abt. 2	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft An der Reeperbahn 2 28217 Bremen
SBMS Abt. 5	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Abt. 5 Contrescarpe 72 28195 Bremen
SBMS Abt. 6	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Abt. 6

Anlage 4: Übersicht der beteiligten Behörden und Unternehmen

	Contrescarpe 72 28195 Bremen
SWHT Ref. 30	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation Katharinenstraße 37 28195 Bremen
SWHT Ref. 33	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation Katharinenstraße 37 28195 Bremen
UBB	Umweltbetrieb Bremen Eigenbetrieb der Stadtgemeinde Bremen Willy-Brandt-Platz 7 28215 Bremen

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
1	Borgfeld	Rennstrecke Borgfelder Allee	In beiden Richtungen wird auf dieser viel frequentierten Verbindung in das Bremer Umland zwischen Wümmebrücke und Daniel-Jacobs-Allee gerne einmal ausprobiert, was das KFZ an Beschleunigung so leisten kann. Das Teilstück ist dafür ideal: zweispurig ausgebaut, übersichtlich, gerade und nur durch eine Ampel unterbrochen, die natürlich gerne noch während der Grünphase passiert werden möchte. Insbesondere in Verbindung mit den sogenannten „Sportauspuffanlagen“ entsteht hier eine erhebliche Lärmbelastung, gerade auch in den Verkehrsärmeren Zeiten an Wochenenden und Nachts (wenn es diese überhaupt noch gibt). Die Situation ist der Polizei bekannt. Abhilfe würde hier wohl nur eine permanente Kontrolle schaffen können. Die Strecke wäre ideal über eine Strecken Überwachung, eine sogenannte Section-Control, zu sichern und zu entschärfen.	Der Senator für Inneres und Sport: Die Polizei wird weiterhin anlassbezogen, trotz temporärer Aussetzung der Kontrollgruppe Poser, Kontrollen von Posern und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durchführen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten.
2	Borgfeld	Lärm auf der Borgfelder Allee	Auf der Borgfelder Allee herrscht an sämtlichen Wochentagen, tagsüber und auch nachts ein hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere durch den Pendlerverkehr von und nach Lilienthal bzw. den Landkreis OHZ. Die Straße ist zweispurig ausgebaut und lädt zum Schnellfahren und Überholen ein. Autos beschleunigen teilweise stark und lautstark. Zu beobachten ist zudem, dass häufig Autos mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Nach Überholmanövern finden oftmals Hupkonzerte statt. Motorräder überschreiten teilweise deutlich die zulässigen Dezibelwerte und lassen Anwohner nachts aufschrecken. Dazu kommt das teilweise laute Rumpeln der Straßenbahnen. Wünschenswert wäre endlich eine weitläufige Umgehungsstraße durch das Blockland oder alternativ deutliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und eine regelmäßige Verkehrsüberwachung.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbauasträger). Für den 2-streifigen Abschnitt ist eine Lärmuntersuchung in Vorbereitung. Der 4-streifige Abschnitt ist anbaufrei, so dass keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
3	Borgfeld	Verkehrslärm an der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wie unschwer dem Lärmatlas zu entnehmen ist, ist es zu laut insbesondere in der Nacht. Wir haben schon eine Petition 2021 S 20-227 gestartet zur Einrichtung einer Zone 30 von 22-6 Uhr an der Strecke. Dies wurde auch vom Bauausschuss des Borgfelder Beirats fraktionsübergreifend unterstützt. Leider hat der Beirat aus Arglist und Unfähigkeit diese Unterstützung ohne Rücksprache aufgekündigt. Vor der Petition gingen schon ein Schreiben an Frau Senatorin Schaefer deren Antwort leider komplett am Thema vorbeiging. (Das Amt für Straßen und Verkehr was antwortete, bezog sich nur auf Unfälle und nicht Lärm). Das zwischenzeitliche stattfinden eines Treffens mit Mitgliedern des Petitionsausschusses und Beirats in Höhe Am Lehester Deich konnte nur durch anschreien erfolgen. In vielen Gesprächen mit Anwohnern ist sehr auffällig geworden, dass sich alle im Stich gelassen fühlen durch Beirat und Behörde. Wir hoffen das nun, durch wissenschaftliche Zahlen belastbar, durch Stadt und Beirat etwas unternommen wird um den insbesondere nächtlichen Lärm Einhalt zu gebieten. Folgende Maßnahmen würden unserer Meinung schon helfen: Flüsterasphalt, Lärmschutzwände, Zuschuss für Dämmmaßnahmen und was auch geht ist eine nächtliche Zone 30 die auch überwacht wird. Vielen Dank und viele Grüße (Name und Adresse wurden entfernt)</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Eine Lärmuntersuchung ist in Vorbereitung.</p>
4	Findorff	Verkehrslärm (LKW, Raser, Berufsverkehr) in der Eickedorfer Str.	<p>Verkehrslärm insbesondere in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden. Ab 22 Uhr bis in die Nacht hinein wird die Strecke (mit ausgeschalteter Ampel - Eickedorfer Str. / Findorffstr.) Hollerallee über die Eickedorferstr. bis zur Hemmstr. von Rasern (auch mit technischer Manipulation) genutzt. Es bedarf hier unbedingt einer Installation von mehreren Blitzern. Gerne auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Ab 4 Uhr morgens wird die Eickedorfer Str. vermehrt für den Berufsverkehr und von LKW genutzt, die gern auch schneller als 50 km/h fahren. Beliebte Strecke für stadtein- und auswärts. Generell auch hochfrequentiert von Polizei und Rettungsfahrzeugen mit Martinshorn genutzt.</p>	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Die Polizei wird weiterhin anlassbezogen, trotz temporärer Aussetzung der Kontrollgruppe Poser, Kontrollen von Posern und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durchführen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten. Belästigungen durch die Martinshörner der Polizei, der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sind hinnehmbar.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
5	Findorff	Zuviel Verkehrslärm in der Fürther Straße	Bald ist Osterwiese und der komplette Verkehr der Schausteller rast durch die Fürther Straße. Besonders nachts wird gerast was zu starkem Lärm und Erschütterungen führt, zumal die Gefährte der Schausteller nicht gerade leicht sind... Unser Vorschlag an die Marktverwaltung: die Schausteller dazu anhalten, dass sie auch mal andere Zufahrten zur Bürgerweide nutzen!!! Denn geteiltes Leid ist halbes Leid! Überhaupt wäre Tempo 30 und Geschwindigkeitsüberwachung mit Blitzer angebracht, aber das ganze Jahr über, damit die Raserei endlich aufhört!	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).
6	Findorff	Starker Verkehrslärm in der Fürther Straße	Starker Verkehrslärm in der Fürther Straße. Hier wird extrem gerast, oft nachts aber auch tagsüber. Eine Verkehrsüberwachung mit Blitzer und Tempo 30 wären dringend erforderlich. Die Busse rasen auch, was zu starken Erschütterungen führt.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.
7	Hemelingen	Lärmschutz	Es geht um den Lärmverursacher Hemelinger Tunnel und die Erhöhung der Straße im Bereich der Tunneleinfahrt, beides Autobahnzubringer Hemelingen und "An der Grenzappel". Das Ein- und Ausfahren in den Tunnel ist mit enormen Lärm verbunden, der unterbunden werden muss. Ein noch größeres Übel ist die Überbrückung der Tunneleinfahrt. Nach meinen Beobachtungen wäre einspuriger Verkehr ausreichend mit Verringerung der Geschwindigkeit. Die dann freien Fahrspuren können mit Lärmschutz versehen werden. Profitieren davon würden nicht nur wir, sondern auch das neue Wohngebiet COLA und Könecke.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).
8	Hemelingen	Lärm Autobahn-zubringer Hemelingen	Der permanente Lärm vom Autobahnzubringer ist zu hoch und beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit. Ein Tempolimit von 50 km/h und die Errichtung von Lärmschutzwänden ist erforderlich.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
9	Hemelingen	Lärminderung Vahrer Straße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich als Anwohner der Vahrer Straße auf den starken Verkehrslärm in unserer Straße aufmerksam machen, welcher durch das aktuelle Lärmkataster bestätigt wird (lila Bereich). Schwerlastverkehr, besonders viel Verkehr bei den Schichtwechseln von Daimler, in den Sommermonaten laute Motorräder und die mit großer Mehrheit noch lauten Dieselbusse der BSAG sorgen für einen Lärmpegel, der dauerhaft zu einer großen Belastung führt. Dies sollte schnellstmöglich und sobald die rechtlichen Möglichkeiten vorhanden sind, durch durchgängiges Tempo 30 reduziert werden. Des Weiteren muss regelmäßig die Geschwindigkeit überwacht werden, zum Beispiel durch Blitzeranhänger. Meine Frau und ich haben viel Geld in die Sanierung unseres Hauses investiert, weil wir uns hier grundsätzlich sehr wohl fühlen, aber die Stadt muss endlich wieder anwohnerfreundlicher werden. Hierfür ist eine Reduzierung des Verkehrslärms zwingend erforderlich!</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p> <p>BSAG: Die Vahrer Straße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße und verbindet als Achse das Quartier Horn-Lehe/Schwachhausen/Radio Bremen mit dem Bremer Osten. Sie wird als solche von einer BSAG-Buslinie befahren (wochentags tagsüber im 15-Minuten-Takt und am Wochenende maximal im 20-Minuten-Takt). Die eingesetzten BSAG-Busse sind 12- sowie 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechend den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge.</p>
10	Hemelingen	Beirat Hemelingen	<p>Dem Beirat wurden zusätzlich zu den aus den Daten auffälligen Bereichen Beschwerden aus folgenden Gebieten vorgetragen: Hemelinger Rampe; Hemelinger Werder; Marschstraße; Hastedter Osterdeich</p> <p>Besonders belastet sind aus Sicht des Beirates, wie es auch aus den Daten hervorgeht (teilweise über 75 dB): Gebiet Angeln/Ende Heumarschstraße/Am Hahnenberg (ohne jeglichen Lärmschutz zur A1); Marschstraße 54/56; Hannoversche Straße 36, 38, 40, 42, 58; Hastedter Heerstraße 124 – 445; Malerstraße; Hastedter Osterdeich; Zum Sebaldsbrücker Bahnhof sowie die Heerstraßenzügen.</p> <p>Grundsätzlich wünscht sich der Beirat an Straßen an denen die Auslöseschwellenwerte erreicht werden, eine Geschwindigkeitsreduzierung um den gesundheitsschädlichen Lärm zu reduzieren.</p> <p>Beachtet werden sollte für den Beiratsbereich Hemelingen, dass sich verschiedene Lärmquellen überschneiden (Flug-, Schienen- und Straßenlärm, zudem Belastungen durch die Industrie).</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: zum Gesamtlärm: Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt entsprechend der Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der für Deutschland dafür erlassenen Vorschriften und Gesetze. Eine Summation mehrerer Lärmquellen ist derzeit nicht vorgesehen. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine solche Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
11	Hemelingen	Hemelingen Fachausschuss „Umwelt, Gesundheit und Lärm“	Straßenverkehrslärm: <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 begründet erfolgen 	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Zur Optimierung Fahrbahnbelag: Sofern schon Asphaltflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung.</p>
12	Horn-Lehe	Bereich Bgm.- Spitta-Alle, Schwachhauser Heerstraße, Horner Heerstraße	Rund um die Uhr hohe Lärmbelastung durch Autoverkehr - LKWs, Straßenbahnen und Busse sowie durch Kranken-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge mit Sirenen - tagsüber und nachts. Vielleicht können die Sirenen leiser sein, zumindest nachts ggf. auch entfallen? Vielleicht könnte es im Stadtverkehr generell Tempolimit 30 geben?	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p> <p>Der Senator für Inneres und Sport: Belästigungen durch die Martinshörner der Polizei, der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sind hinnehmbar.</p>
13	Mitte	Kreuzungsbereich Dobben/Dobben- weg	Der Kreuzungsbereich am Dobben/Dobbenweg ist eine große Lärmquelle und sollte beruhigt werden. Die Fahrzeuge fahren dort teilweise mit atemberaubender Geschwindigkeit aus der Schwachhauser Heerstraße kommend in Richtung Fedelhöfen/Eduard-Glassel-Str. ein. Ein fest installierte Geschwindigkeitsüberwachung würde hier sicherlich Abhilfe schaffen. Abgesehen vom Lärm ist die Verkehrssituation dort insgesamt verbesserungsfähig.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>
14	Neustadt	Raserlärm Gastfeldstraße	Die sehr breite und schnurgerade Gastfeldstraße lädt immer wieder zum Rasen ein, nicht nur von Leuten mit getunten Autos. Gerast wird zu jeder Tages- und Nachtzeit, unter der Woche und am Wochenende. Die Straße muss umgestaltet und Tempo 30 eingeführt werden, nicht nur aus Lärmschutz-, sondern auch aus Sicherheitsgründen. Die Gegend ist mit ständigem Fluglärm schon genug belastet.	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Siehe Nr. 5</p> <p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
15	Obervieland	Rasen auf der Karl-Marx-Str.	Die Karl-Marx-Str. wird durch die Nähe zur KiTa Engelkestr. häufig von Kindern überquert. Gleichzeitig wird hier häufig schnell gefahren, was zu erhöhtem Lärm und Gefahren führt. Viele Autofahrer fahren zu Beginn der Str. intuitiv 30, da sie eher den Eindruck einer solchen Str. macht. Auf Höhe der Mitte des Straßenverlaufs wird aber meist richtig Gas gegeben. Nur ist dort dann ein großer kreuzender Fußgängerweg (entlang des Habenhauser Landwehr), wo häufig Kinder über die Str. müssen und es nicht mal einen Zebrastreifen gibt. Hier kann ein Zebrastreifen + 30kmh eine deutliche Lärmreduzierung für die Anwohner und einen großen Sicherheitsgewinn für die Kinder bringen. Es muss ja nicht immer erst etwas passieren, bevor man sinnvolle Maßnahmen ergreift...	Amt für Straßen und Verkehr: Siehe Nr. 5
16	Obervieland	Beirat Obervieland	5. Auch im Entwurf zum aktuellen Lärmaktionsplan vermisst der Beirat eine angemessene Berücksichtigung der Gebiete in Obervieland, die dem Lärm verschiedener Verkehrsträger ausgesetzt sind („Hot-Spots“). Zu nennen ist hier vor allem der nordwestliche Teil von Kattenturm, der sowohl durch den Luftverkehr als auch den Straßenverkehr stark belastet wird. Über das aktuelle Schallschutz-programm des Flughafens hinaus hält der Beirat weitere aktive und passive Schallschutzmaßnahmen für dringend notwendig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Gemäß der Straßenlärmkartierung liegen einige Wohnhäuser nahe der Kattenturmer Heerstraße teils im Pegelband bis zu 75 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum. Am Arsterdamm liegen die Straßenlärmpegel teils im Bereich bis maximal 70 dB(A) tags. Zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen kann mitgeteilt werden, dass eine Summation mehrerer Lärmquellen derzeit nicht vorgesehen ist. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine entsprechende Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden.
17	Osterholz	Lärmreduzierung Osterholzer Heerstraße	Verkehrslärmreduzierung Osterholzer Heerstraße Stadtein-/auswärts. Hier wäre eine flächendeckende Tempo 30-Zone auf beiden Straßenseiten hilfreich. Außerdem mehrere feste Blitzer in engeren Abständen sodass die Geschwindigkeit im Schnitt gesenkt wird oder auch Lärmblitzer. Keine Geschwindigkeitstafeln ohne Folgen. Gerade in den Abendstunden fahren Lkw und Pkw deutlich über 60. Verständlich ist die Ballung des Verkehrs durch die Schichtwechsel bei Mercedes, rechtfertig aber kein zu schnelles fahren.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
18	Osterholz	Osterholzer Heerstraße	Wir wohnen an der Straße! Es ist den ganzen Tag über sehr laut! Die vielen Lastwagen und der normale Autoverkehr ist der Wahnsinn! Auch in der Nacht donnern sie in hoher Geschwindigkeit durch! Mehr Polizei und Blitzer wären angebracht!	Der Senator für Inneres und Sport: Der Senator für Inneres und Sport nimmt die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der 4. Stufe und alle Probleme zur Kenntnis und begrüßt weitere Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmquellen, insbesondere auch zum Thema Lärm durch Autoposing und Geschwindigkeitsübertretungen.
19	Östliche Vorstadt	Straßenlärm Georg-Bitter-Straße in Hastedt	Im Bereich der Georg-Bitter-Straße, Abschnitt Kreuzung Hamburger Straße bis Kreuzung Bennigsenstraße liegt das Fokke-Wulf-Quartier (Detmolder Straße usw.) Durch den starken Verkehr in den Hauptverkehrszeiten kommt es zu hoher Lärmentwicklung im Wohngebiet. Abhilfe könnte eine verstärkte Bepflanzung oder anderer Lärmschutz, z.B. Zone 30, ermöglichen.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbauverantwortlichen). Amt für Straßen und Verkehr: Eine Bepflanzung trägt nicht zu einer wesentlichen Lärminderung bei.
20	Östliche Vorstadt	Lärmquellen - St.Jürgen-Strasse/Bismarckstrasse	Sehr geehrte Damen und Herren, Seit dem Jahre 2001 wohne ich mit Familie in der Graf-Haeseler-Strasse mit Gartenseite zur Bismarckstrasse: In den letzten Jahren wird es hier immer lauter. Das ist nicht nur tagsüber, sondern vor allem auch nachts zu erleben. - Autoposer und Autos mit lauten Auspuffen, teils laut knatternd und mit extra Fehlzündungen - mit Beginn des Frühjahrs auch wieder verstärkt Motorradfahrer oder Mopedfahrer mit lauten Auspuffanlagen - es wird häufig auch noch extra schnell beschleunigt beim Stadtauswärtsfahren wenn die Ampel grün wird Das Lärmgeschehen steigert sich mit Beginn des Frühlings, verstärkt sich an den Wochenenden und läßt uns teils auch noch nach Mitternacht aus dem Schlaf hochschrecken. Auf den Lärm durch Bahn und Zentralkrankenhaus Mitte waren wir vorbereitet und das wußten wir beim Hauskauf. Subjektiv läßt sich hören stellt die Bahn vermehrt flüsterleisere Waggons und Züge auf die Schienen. Beim Straßenlärm kommt bei den Notdienstfahrten mit Martinshorn lärmverstärkend dazu , dass die Rettungswagen noch einen zusätzlich lauten schrilleren Alarm verursachen bei Anfahrt an die Kreuzung Bismarckstrasse/St.-Jürgen-Strasse. Als wir hier einzogen gab es auch noch keine Nachtflüge des Rettungshubschraubers, diese landeten zunächst nur bei Tageslicht mittig im Klinikgelände. Nun liegen wir auch noch nachts in der Einflugschneise des Rettungshubschraubers auf dem Dach des Klinikums. Es gibt mittlerweile	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbauverantwortlichen). Der Senator für Inneres und Sport: Belästigungen durch die Martinshörner der Polizei, der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sind hinnehmbar.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> auch zwei unterschiedliche Hubschraubertypen , der eine verursacht besonders lauten Krach. Hier gab es also in den letzten 20 Jahren auch drei mehr Lärm verursachende Veränderungen. Beispielhafte Anregungen: Wir verstehen auch nicht , warum hier in der Bismarckstrasse bis hinter zur Stader Strasse nicht Tempo 30 für den fließenden Verkehr umgesetzt ist, wo doch das Krankenhaus und der Kindergarten unmittelbar und die Schaumburger Schule mittelbar Anlieger sind. Auch fehlt ein stationärer Blitzer, es sind täglich vielfach Geschwindigkeitsüberschreitungen verbunden mit mehr Lärm und erhöhter Unfallgefahr zu beobachten. Da sind noch die Abriss- und Neubauarbeiten am Zentralklinikum Mitte. Eine never ending story, besonders im vergangenen Jahr der Abriss des Bunkers mit den nervtötenden Rammschlägen die in der ganzen Gegend bis rüber zum Werdersee Gelände zu hören waren...</p>	
21	Schwachhausen	Strassenlärm im Bereich Brücke Kurfürstenallee über Kirchbachstrasse	<p>Auf den Nebenspuren im Bereich der Rampen der Überführung Kirchbachstrasse werfen die Strasse und Betonwände der Rampen den Schall der Fahrzeuge verstärkt Richtung der dichten Häuser und Wohnungen. Auf den Nebenspuren sollte Tempo 30 eingerichtet werden, so wie es auf der Kirchbachstrasse schon zum "Lärmschutz" umgesetzt ist. Zusätzlich sollten die Betonwände der Rampen begrünt werden, um den Schall weiter zu reduzieren.</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Amt für Straßen und Verkehr: Eine Bepflanzung trägt nicht zu einer wesentlichen Lärminderung bei.</p>
22	Schwachhausen	Hochstrasse Kurfürstenallee/Kirchbachstrasse	<p>Die Dehnungsfugen der Brücke verursachen eine ständige Geräuschkulisse durch das Überfahren. "Tock-tock", "tock-tock", je schneller die Autos desto lauter. An die 50 km/h hält sich so gut wie kein Verkehrsteilnehmer, weil es nicht kontrolliert wird. Durch den Schwerlastverkehr/Busse gerät die Brücke in Schwingungen die sich auf die Häuser übertragen. Fugen versiegeln, wie z.B.beim Hemelinger Autobahnzubringer. Tempo 30 km/h über 7,5 T und permanente Geschwindigkeitskontrollen.</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
23	Schwachhausen	Lärmbelästigung in Wohngebieten auf Grund Abkürzungsfahrten	Durch die sinnvolle Einführung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen verlagert sich immer mehr Verkehr in die Wohngebiete. Der google-Algorithmus berechnet gnadenlos die schnellste Route. Wird nun auf den Hauptstraßen Tempo 30 eingeführt leitet google die kürzere Route durch die Tempo 30 Zone. Hier muss dringend das Verkehrskonzept für Wohngebiete überdacht werden, z.B. durch Spielstraßen, Tempo 15, Einbahnstraßen oder geschickt angeordneten modalen Filtern. Ich denke dabei z.B. an die Emmastr., Heinrich-Heine-Str., Scharnhorststr., Verdunstraße, etc.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen
24	Strom	Lärmbelastung der Stromer Landstr	Sehr geehrte Damen und Herren, ich beantrage die Überprüfung der Lärmbelastung der Stromer Landstr. Und wünsche mir tagsüber ein Tempolimit von 30km/h und nachts wiederholte Geschwindigkeitsmessungen. Viele Grüße ein Anwohner	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).
25	Strom	Lärm durch Schwerlastverkehr	Durch den schlechten Zustand der gesamten Stromer Landstraße, die ohnehin nicht für solche Art von Verkehren ausgelegt ist, kommt es bei jeder LKW-Fahrt zu massiven Lärm. Abgesackte Kanal führen zusätzlich zu Erschütterungen mit entsprechenden Lärmbelästigung. Daher muss es zu einer Reduzierung des zugelassenen Gesamtgewichts für Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße und langfristig zur Umleitung des Schwerlastverkehrs zur Reduzierung von Lärm und Erschütterungen kommen. Als sofortwirkende Maßnahme wäre eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere im Bereich mit gesundheitsgefährdendem Lärm, notwendig.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
26	Strom	Teil 1 Strom (Hausnummer entfernt)	<p>Stromer Landstraße (Hausnummer entfernt): Seit 10 Jahren schreiben wir Einwendungen zur Lärminderungsplanung nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz und wir müssen leider feststellen, dass bisher keine Lärmverbesserung für unsere Wohnsituation passiert ist. Wir haben zuletzt das Amt für Straßen und Verkehr um Ausbesserung der Fahrbahnoberfläche und Geschwindigkeitsreduzierung (30km/h) gebeten, da sich die Erschütterungen im Gebäude und die Knallgeräusche wieder häuften, da der Straßenaufbau in der Stromer Landstraße nicht in der Lage ist, die Vielzahl und die Gewichte der LKWs aufzunehmen. Sichtbar an den wiederkehrenden tiefen Fahrillen und Fahrinnen, die durch den abgesackten Untergrund entstehen, die schadhafte Fahrbahnoberflächen und den Kanalschachtabdeckungen, die wie Erhebungen aus der Fahrbahnoberfläche gedrückt werden. In der Lärmkartierung für unser Wohnhaus werden Lärmpegel von 70-74dB(A) Tags und 65-69dB(A) Nachts erreicht und die Werte liegen deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich. Die betroffenen Räume zur Straße beinhalten besonders schutzwürdige Räume wie z.B. Kinderzimmer und Schlafzimmer. Die Geräuschpegel werden zusätzlich durch eine Abdeckebene vom Verfasser der Lärmkarten abgedämpft. Insbesondere der straßenzugewandte Bereich fällt durch ein lärmreduziertes Farbspektrum auf, was unserer Erfahrung nach sehr unwahrscheinlich ist, da sich in den Gebäudeecken Schallspitzen entwickeln. Die Geräuschpegel aus</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbauasträger).</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Stromer Landstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Für die Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz ist ein Bürgerschaftsbeschluss notwendig.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> dem GVZ und dem angeschlossenen Schienennetz werden gar nicht erst von der Lärmkartierung erfasst, obwohl sie nach BPlan (2106, 2036,1984 ...) als Dienstleistungs- und Gewerbegebiet (GE) und Sondergebiet für kombinierten Güterverkehr (SO) ausgewiesen sind und Lärm bis zu 65tags/50nachts dB(A) erzeugt werden dürften. Die Geräusche enden nicht einfach am Stromer Berg. Der unnötige LKW Suchverkehr wurde nicht abgewendet, ein elementarer Aufbau einer Infrastruktur, die den Ortsteil Strom entlasten sollte, ist bis heute nicht erfolgt. Ebenfalls wurden keine Lärmwerte aus Windenergie erfasst, die in der Tagessumme weitere Immissionen herbeiführen. Einen Ort und Zeitpunkt der Stille oder wenigstens einer geringen Geräuschkulisse gibt es in unserem Wohnbereich nicht mehr. Wir fordern Sie auf, endlich den gesundheitsgefährdenden Lärm auf der Stromer Landstraße zu reduzieren. Ein Fahrverbot für LKWs auf der Stromer Landstraße ist die notwendige Konsequenz, die wir einfordern. Die komplette Infrastruktur ist nicht in der Lage diese Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Die Stedinger Brücke hat ihr Belastungsende erreicht. Die Stromer Landstraße hat eine zu geringe Fahrbahnbreite, der Unterbau der Fahrbahn ist unzureichend und der Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und dem zu kleinen kombinierten Rad und Fußweg ist nicht ausreichend und einige LKWs rutschen auch schon mal in den Seitenraum ab. Die Verkehrszahlen, und damit der Lärm vor unserer Haustür, werden noch um ein Vielfaches in die Höhe gehen, wenn der Wesertunnel A281 eröffnet wird. Diese Zahlen wurden hier nicht mit aufgegriffen.</p>	

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
27	Strom	Beirat Strom	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 4. Stufe</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan 4. Stufe. Der Beirat Strom gibt folgende Stellungnahme zum o.g. Sachverhalt ab:</p> <p>Die Stromer Bürger sind jahrzehntelang steigendem Verkehr mit einhergehendem Lärmzuwachs ausgesetzt!</p> <p>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 Lärmbelästigung. 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.</p> <p>Mit dem Bau des GVZ im Jahr 1988 wurde den Stromer Bürgern eine Entlastung durch die B212n versprochen. Seit 2019 ist eine Vollenbindung der B212n an Delmenhorst nicht mehr geplant. Somit hat sich die einzige Hoffnung auf eine Abnahme des Verkehrsflusses und einer damit verminderten Lärmbelästigung verabschiedet. Ganz im Gegenteil wird durch den zukünftigen Ringschluß der A281 die Stromer Landstraße zusätzlich zum Autobahnzubringer werden, da viele den Schleichweg über</p>	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50:</p> <p>Für die Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem Lkw-Führungsnetz ist ein Bürgerschaftsbeschluss notwendig. Im Rahmen des Stadt-Regionalen-Verkehrskonzept werden verbesserte ÖV-Verbindungen zwischen dem Umland und Bremen (auch in die Gewerbegebiete) untersucht. Die Realisierung der B212n ist ein länderübergreifendes Projekt. Planung und Umsetzung der B212n wird durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Oldenburg federführend wahrgenommen. Zur Wahrnehmung der Interessen Bremens begleitet Bremen jedoch den Planungsprozess im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Planungsbesprechungen. Im Rahmen dieses Planungsprozesses hat Bremen sich stets für einen Vollanschluss stark gemacht. Wegen erheblicher Diskussionen zur gewählten Trassenlage sowie zur Verknüpfung der B212n mit dem nachgeordneten Straßennetz fand eine Überprüfung der bisher zur B212n diskutierten Varianten mit einem zusätzlichen Dialogprozess statt. Hier stellte sich als vorzugswürdige Variante ein südlicher Trassenverlauf mit einem (leider) „halben“ Anschluss an die Stedinger Landstraße heraus. Dieser „halbe Anschluss“ berücksichtigt keine Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und Delmenhorst. Das Thema Vollanschluss zum jetzigen Zeitpunkt nun erneut anzusprechen dürfte aus meiner Sicht wenig Aussicht auf Erfolg haben, da ein umfangreicher Dialog- und Planungsprozess zur Findung der Vorzugsvariante und dies auch unter Beteiligung der Öffentlichkeit vorausgegangen ist, dieser abgeschlossen ist und Niedersachsen sich nunmehr an das Ergebnis gebunden fühlt. Niedersachsen dürfte insoweit kein Interesse mehr haben, dieses Paket nun wieder aufzuschnüren. Die Planung der Vorzugsvariante befindet sich bereits in der Phase der Entwurfsplanung. Nichtsdestotrotz spreche ich das Thema im Rahmen der nächsten Planungsbesprechung gerne noch einmal an, wenngleich Niedersachsen die ablehnende Haltung Bremens in Bezug auf den halben Anschluss kennt. Dem Beirat Strom bleibt aber in jedem Fall die Option, ihre Forderung im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bzw. im Zuge der öffentlichen Auslegung noch einmal einzubringen. Bremen hatte parallel zu den Planungen einer B212n schon frühzeitig Überlegungen für eine kommunale Entlastungsstraße Strom (KES) auf bremischen Gebiet als temporären Ersatz bzw. Vorstufe für eine künftige B212n entwickelt.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i></p> <p>Delmenhorst suchen 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 Hafengebieten. Diese Punkte sind mit den vielen Häusern, die direkt an der zum LKW-Führungsnetz gehörenden Stromer Landstraße liegen, und dem im Blickweite befindlichem GVZ für den Ortsteil Strom gegeben.</p> <p>Um die Anzahl der betroffenen Bürger zu ermitteln, hat der Stromer Beirat die Daten der aktuellen Lärmkartierung als Grundlage einer internen Analyse genommen. Hier sind bei einer visuellen Zählung weit mehr als 100 Ein- und Mehrfamilienhäuser herausgekommen. In den letzten Jahren wurden keine Forderungen nach grundlegenden Sanierungen oder verkehrsberuhigenden Maßnahmen der Stromer Landstraße von Seiten des Stromer Beirates gestellt– als politischem Vorschuss für die immer wieder versprochenen Planungen der B212n mit Vollanschluss an Delmenhorst.</p> <p>Nachfolgend werden wir unsere Vorstellungen zu verschiedenen Aspekten der Entlastungsmöglichkeiten aufzählen.</p>	<p><i>Fortsetzung:</i></p> <p>Diese KES sollte mit einem 2-streifigen Querschnitt die Bundesautobahn A281 von der Anliegerstraße Bremen-Seehausen mit der Stromer Landstraße (L 877) im Bereich Wiedbrokstraße östlich der Ochtum-Querung verbinden. Damit sollte bis zur Fertigstellung der B212n vor allem die Stromer Landstraße vom Durchgangsverkehr entlastet sowie eine direktere Anbindung des Güterverkehrszentrums an Delmenhorst und an den Unterweserraum erreicht werden. Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden rechtliche, verkehrliche und lärmtechnische Aspekte geprüft. Die angestellten Untersuchungen führten jedoch zu dem Schluss, dass die Planung einer KES vergleichbaren Restriktionen unterliegt wie die Planung einer B212n. Insbesondere aufgrund der rechtlichen Restriktionen hatte die Planung der KES schließlich keine Aussicht auf Realisierung. Die Planung der KES wurde daher nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde die gemeinsame Zusammenarbeit mit Niedersachsen zwecks Realisierung einer B212n fortgesetzt.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i></p> <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 Schwerverkehr 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. Beladene 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 Erschütterungsbetroffene aufgrund des hohen Lkw-Aufkommens bei schlechtem Straßenzustand, der sich verstärkend auf die Lärmbelastung auswirkt. <p>Wir fordern daher für unsere Stromer Bürger entsprechende Verkehrs- 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.	

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• 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.• Als sofortwirkende Maßnahme bitten wir bereichsweise um eine 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 steigenden Individualverkehr durch Strom zu reduzieren.• 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	

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> Folgende Ergänzungen möchten wir zum aktuellen Lärmaktionsplan noch vorbringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ebenso wird nach Ringschluß der A281 der massiv zunehmende Autoverkehr auf dem Stomer Teilstück in der aktuellen Lärmkartierung gar nicht berücksichtigt. Dies wird eine Vervielfachung des Verkehrs und damit auch des Lärms mit sich bringen. In der aktuellen Stufe 4 des Lärmaktionsplans muss dies zwingend Berücksichtigung finden! <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>	
28	Vahr	Hochstraße Richard-Boljahn-Allee-Kurfürstenallee	Auf der Hochstraße Richard-Boljahn-Allee/ Kurfürstenallee, finden häufige Geschwindigkeitsübertretungen insbesondere durch Schwerlastverkehr, verbunden mit Lärm und Erschütterungen statt. Insgesamt wurde hier ein sehr erhöhter Lärmpegel festgestellt. Eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung und Lärm Schutzmaßnahmen wären erforderlich.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
29	Vegesack	Hohe Lärmbelastung	In der Bruno-Bürgel-Str. herrscht durch sehr hohes Verkehrsaufkommen - insbesondere durch LKW - sowie hoher Geschwindigkeit eine große Lärmbelastung. Hier könnte ein entsprechender Straßenbelag sowie Geschwindigkeitsbegrenzung Linderung verschaffen. Ebenso durch die ansässige KFZ-Werkstatt, die in einem Wohngebiet untergebracht ist und bis spät in den Abend und auch sonntags arbeitet.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
30	Veogesack	Bremen-Aumund Beckstraße	<p>Es handelt sich um die Beckstr. in Bremen-Aumund, in der Höhe des Kindergartens, die Straße liegt in einem Wohngebiet in einer 30er Zone. Leider nimmt die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr immer mehr zu! Viele Auto- und LKW-Fahrer benutzen die Wohnstraße als Abkürzung und scheinbar auch um neue Geschwindigkeitsrekorde in der 30er Zone aufzustellen, eine Geschwindigkeit von 50-60 h/km ist keine Seltenheit. Die Straße ist an einigen Stellen nur einspurig, das hat zur Folge, dass einige Autofahrer nochmal kräftig Gas geben um bloß nicht den Gegenverkehr durchzulassen. Dazu kommt noch der Verkehr von einem neuen Wohngebiet der zusätzlich noch durchfährt. Als Fazit müssten die Autofahrer gezwungen werden, sich an die 30 h/km zu halten oder die dafür vorgesehenen Hauptstraßen (Hammersbecker Str./Meinert-Löffler Str.) zu nutzen.</p> <p>1: Eine deutliche Abhilfe des Verkehrslärmes würde schon erreicht, wenn sich alle an die 30er Zone halte würden. Die alten vergilbten Schilder auszutauschen oder ggf. eine 30 auf der Fahrbahn zu markieren. Das wäre für die Kinder im Kindergarten auch eine Erhöhung der Sicherheit!</p> <p>2: Der Durchgangsverkehr sollte eingeschränkt werden! Da die Benutzung der Hauptstraßen, die auch für den Verkehr ausgelegt ist und nur ca. zwei Minuten länger dauern würde.</p> <p>3: Vielleicht kann man ja das ganze durch eine Änderung der Verkehrsführung erreichen oder Schwellen in die Fahrbahn einbaut.</p> <p>4: Umsetzung in ein Einbahnstraßen-System oder Sackgassen Lösung.</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Das Problem ist nachvollziehbar und auch schon bekannt. Maßnahmen wie Modalfilter, Einbahnstraßen oder Ähnliches liegt in der Zuständigkeit der anordnenden Verkehrsbehörde.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> 5: Eine Geschwindigkeitsanzeige in Höhe des Kindergartens könnte einige Fahrer zur Besonnenheit aufrufen. Ich spreche hier nicht nur in meinem Namen, sondern auch für viele andere Anwohner der Beckstr. Eine Kontrolle der Verkehrslage sollte nicht zu lange dauern, bevor hier noch ein Unfall vor dem Kindergarten passiert!</p>	
31	Walle	Waller Ring	<p>Haupt-Route für Polizei-Alarmfahrten. Leider wir auch nachts mit eingeschaltetem Martinshorn durch die Straße gerast. Ein weiteres Lärm-Ärgernis sind Motorrad- und PKW-Fahrer, die ihre Motoren bis zur Drehzahlgrenze hochdrehen und mit teilweise manipulierten Auspuffanlagen einen Höllenlärm verursachen. Man müsste Blitzanlagen aufstellen, die ab einem gewissen Lärmpegel auslösen, damit man diesen Rüpel das Handwerk legen kann.</p>	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Belästigungen durch die Martinshörner der Polizei, der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sind hinnehmbar. Die Polizei wird weiterhin anlassbezogen, trotz temporärer Aussetzung der Kontrollgruppe Poser, Kontrollen von Posern und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durchführen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
32	Walle	Lärm Waller Heerstraße	<p>Die Waller Heerstr. ist eine extrem stark befahrene Straße, die von der Politik sehr stiefmütterlich behandelt wird. Es ist schon erstaunlich, dass in Stadtteilen wo sich Bewohner mit höherem Einkommen aufhalten verkehrsberuhigte Zonen an der Tagesordnung sind und in anderen Teilen der Stadt überhaupt keine Anstrengungen unternommen werden, den Straßenverkehr für die dort lebenden Bewohner erträglich zu machen. In Schwachhausen gibt es merkwürdigerweise verkehrsberuhigte 30er Zonen, obwohl das gar nicht nötig wäre. Macht mich stutzig. Die Waller Heerstr. hingegen ist ein Fahrweg für LKW und PKW von morgens bis abends. Hab leider noch nicht gezählt. Der Lärm und die Lärmübertragung auf die Gebäude und die Schallemissionen in das Gebäude sind extrem entnervend. Normal wäre hier ein überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 vom Waller Ring stadtauswärts notwendig und erforderlich. Ganz schlimm ist es geworden, nachdem die Bahnschienen auseinander gelegt wurden, damit die 10t schwereren und breiteren Bahnen dort fahren können. Manchmal fahren die Bahnen mit einer Geschwindigkeit von 50 Std/km/h an unseren Häusern vorbei. Extrem laut. Das ist so laut, und mit den Erdvibrationen, klappern bei mir die Heizungsabdeckungen. Der Bau der Straßenbahn Trasse</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> vom Waller Ring stadtauswärts und zum Waller Ring stadteinwärts ist bautechnisch eine Katastrophe. Geschwindigkeit und damit einhergehender Lärm macht krank und ist nicht zu akzeptieren. Hier muß durch Geschwindigkeitsreduktion Straßenbahn und PKW/LKW-Verkehr, Tempo 30 Abhilfe geschaffen werden. Das Schäden an den Häusern entstehen durch die extremen Vibrationen der überschweren Straßenbahnen ist mit Sicherheit in einiger Zeit zu beobachten. Das ewige Zetern und beschönigen und beschwichtigen von Seiten der Bahn ist eigentlich mit nichts zu rechtfertigen. Völlig inakzeptabel ist der fast am Haus vorbeifahrende Schienenverkehr ca 6m. Natürlich müssen Menschen mit der Bahn von A nach B kommen, aber immer unter der Prämisse, das andere Menschen nicht darunter leiden müssen. Des Weiteren wird die Waller Heerstr. vom Waller und zum Waller Ring immer und immer wieder von Rasern mit 500 PS-Karren als Rennstrecke missbraucht. Hier müsste dringendst zu allen Lärmschutzmaßnahmen Überwachung stattfinden und entsprechend gehandelt werden. Mit freundlichen Grüßen</p>	

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
33	Walle	Beirat Walle FU Bau, Umwelt, Verkehr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>die o.g. Angelegenheit wurde in der FA-Sitzung „Bau, Umwelt, Verkehr“ des Beirates Walle am 13.03.2023 besprochen und folgende Eingaben erarbeitet:</p> <p>1. Der Autobahnzubringer Überseestadt - die B6 - geht durch den Stadtteil Walle und verursacht eine hohe Lärmbelastung. Es liegt zu dieser Angelegenheit ein Bürger:innenantrag vor, der von Rissen in Häuserfassaden durch die Hochstraße im Wohngebiet im Bereich Schleswiger Straße berichtet: Protokollauszug FA Bau 26.09.2023: Erschütterungen und Risse in Gebäuden durch LKW auf B75/ B6 Durch die starke Nutzung des Zubringers auf der B75 als Abkürzung für LKW entstehen Erschütterungen, die Auswirkungen auf Wohnhäuser in der Schleswiger Straße haben – dort bilden sich Risse in Häuserfassaden. - Das Thema ist nicht neu im FA Bau, bei einer vormaligen Befassung konnte die Stelle nicht aus dem LKW-Führungsnetz genommen werden. - Es wurde angeregt, die Führung des LKW-Verkehrs über das Bremer Kreuz zu lenken. Ergebnis: Der FA bittet SKUMS einstimmig, Blitzer im Bereich vor der Brücke des Flyovers aufzustellen und eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen und Abhilfe bzgl. der Erschütterungen zu leisten. Hier besteht dringender</p> <p><i>Fortsetzung:</i> Handlungsbedarf. Dem Ortsamt liegt dazu keine Rückmeldung vor (s. Anhang).</p> <p>2. Die Waller Heerstraße verursacht viel Straßenlärm. 3. Die Nordstraße ist eine Quelle für Verkehrslärm im Stadtteil. 4. Die Bahnschienen rund um Bahnhof Walle verursacht eine Geräuschkulisse für umliegende Wohngebiete.</p>	<p>Amt für Straßen und Verkehr: Für den Zubringer B6 ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig.</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Eine Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz bedarf eines politischen Beschluss. Dies ist derzeit nicht geplant.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
34	Woltmershausen	Autoposer	Da wir uns nun über die dritte Shisha-Bar in der Woltmershauser Str. freuen dürfen, hat diese Straße noch deutlich an Attraktivität für Motoren-Lärm-Fans zugenommen. Eine Geschwindigkeits-Begrenzung auf 30 Km/h, welche durch feste ‚Blitzer‘ überwacht würde, wäre hier sowieso generell wünschenswert. Die Polizei sollte auch außerhalb der Sommermonate ihre Kontrollgruppe ‚Autoposer‘ in die betroffenen Stadtteile schicken.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Die Polizei wird weiterhin anlassbezogen, trotz temporärer Aussetzung der Kontrollgruppe Poser, Kontrollen von Posern und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durchführen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).</p>
35	Woltmershausen	Verkehrslärm-Hotspot Stromer Straße	Niemand hält sich an die StVo in der Stromer Str. Zu Schnelles Fahren ist hier die Tagesordnung. Gegenseitige Rücksichtnahme? Fehlanzeige! Feste Geschwindigkeitsmesstafeln und regelmäßige Verkehrskontrollen wären wünschenswert. Aber solange niemand mit Konsequenzen rechnen muss, wird weiter gerast. In den Stadtteil Woltmershausen ist die Stromer Straße ein absoluter Lärm-Hotspot!!!	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18</p>
36	Woltmershausen	Straßenlärm	Die Rablinghauser Landstraße wird in den Abend- und Nachtstunden gern für schnelles Autofahren genutzt. Tempo 30 wird ignoriert. Hier bedarf es einer Kontrolle der Geschwindigkeit zum Beispiel durch Blitzer.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18</p>
37	Beirat Findorff		Der FA Bau und Verkehr Findorff bittet bei der weiteren Planung auch um Berücksichtigung des Bahn lärms soweit möglich und des normalen PKW-Lärms insbesondere in Bezug auf den FlyOver/ Kreisel zwischen Findorff und Walle und die benachbarte Wohnbebauung“	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>
38	Blumenthal	Weserfähre zur Reduzierung des Verkehrs	Es muss möglich sein endlich den Pendlerverkehr auf die Weser zu verlagern. Die Infrastruktur ist gegeben. Wenn ein Umdenken stattfinden und die Reduzierung von Co2 erfolgreich werden soll, muss man den Bürgern effektive Optionen bieten. Und das ist zB. für den Stadtteil Blumenthal nicht der Schienenverkehr. Andauernd fallen Züge und Busse Richtung Farge aus. Der Verkehr vor allem in Blumenthal platzt aus allen Netzen und trägt zur Lärmbelastung bei.	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Fährverkehr kann (zumindest auf dieser Relation) aus Fahrzeitgründen kein alternatives Angebot zum Schienen- oder Busverkehr sein. Auch die CO₂-Bilanz und die Lärmentwicklung dürften im Vergleich nicht vorteilhaft sein. Kapazitätsprobleme im öffentlichen Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV/SPNV) im Bereich Blumenthal sind nicht bekannt.</p>
39	Blumenthal	Straßenlärm	Auf der Farger Straße von morgens bis abends.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Ihr Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
40	Blumenthal	Verkehrslärm	Viel Lärm Tag+Nacht durch Bus	BSAG: Die BSAG geht allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach. Im beschriebenen Fall liegen uns keine Beschwerden vor.
41	Borgfeld	Wohnsituation Upper Borg Ecke Am Lehester Deich	Obwohl ich schon vor einem guten Jahr eine Petition auf den Weg gebracht hatte, ändert sich nichts an der enormen Lärmbelastung durch Straßenlärm an meinem Wohnort. Die Petition wird nicht abschließend behandelt. Wir leben hier, laut neuester Lärmerhebung, tagsüber bei 60 bis 74 Dezibel. Es ist eine gesundheitliche Belastung. Garten nicht nutzbar. Auch nachts liegen wir bei 60 bis 65 Dezibel Geöffnete Fenster nicht möglich. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden. Mit freundlichen Grüßen	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: In den letzten Jahren wurden bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung respektive der Lärminderung im Bereich Upper Borg umgesetzt. So hat der Straßenbaulastträger konkret Maßnahmen im Bereich der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit wie bspw. Tempo 30-Zonierung sowie Fahrbahneinengungen als auch die Wahl eines angemessenen Straßenmaterials getroffen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die angrenzende Straße „Am Lehester Deich“ eine wichtige Verbindungsfunktion mit entsprechenden Charakteristika zwischen den Stadtteilen Borgfeld und Oberneuland aufweist. Hierbei ist die in den letzten Jahren abgenommene Verkehrsstärke zu berücksichtigen.
42	Borgfeld	Lärm durch Straßenverkehr aufgrund nicht eingehaltener Geschwindigkeit	... auf der Borgfelder Landstraße zwischen Borgfelder Heerstraße und Kreuzung Marktplatz. Nominell 30 km/h. Defacto eine gerade, breite Straße, die baulich die Einhaltung der Geschwindigkeit nicht unterstützt. Daher erhöhte Lärmbelastung. Bauliche Maßnahmen gleich Lärmschutz?	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
43	Borgfeld	Lärmbelastung durch hohes Verkehrsauf- kommen und Überschreiten der Geschwindigkeit	Gerades Teilstück der Borgfelder Heerstraße lädt zur deutlichen Überschreitung der Geschwindigkeit mit erheblichem Lärm ein - tagsüber wie auch nachts. Direkt davon belastet - ohne Lärmschutzmaßnahmen. Kita-Kinder, Kindergarten-Kinder, Grundschulkindern und Senioren. Kita, Kindergarten, Grundschule und Seniorenheim grenzen an die Straße an. Maßnahmen?	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
44	Borgfeld	Katrepeler Landstraße	Fahrzeuglärm durch LKW, Transporter und PKW welche sehr häufig deutlich zu schnell in der 30er Zone unterwegs sind. Bei gutem Wetter fahren besonders Abends/Nachts Autos sowie Motorräder extrem Laut und schnell durch den Ort.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
45	Borgfeld	Straßenlärm Borgfeld	Auf der Borgfelder Allee / Borgfelder Heerstraße ist in beide Richtungen nachts ein Rennstreifen mit sehr erhöhtem Lärmaufkommen. Auch tagsüber sind hier Raser unterwegs und allgemein zu Stoßzeiten ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, dass zu Lärmbelästigung führt.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
46	Borgfeld	Schleichverkehr in einspuriger Wohnstraße	Starke Belastung durch Schleichverkehr (Umfahrung der Ampelkreuzung am Lehester Deich) durch Fahrzeuge aus dem Umland (OHZ, ROW usw) incl. LKWs und Schwerverkehr, der die zugelassenen 12 t überschreitet. Z. T. vibrieren die Häuser, es bilden sich neue Risse. Auf dem kurzen geraden Abschnitt wird hoctourig und zu schnell gefahren, daher ist es sehr laut. Es handelt sich um die einspurige sogenannte „kleine“ Bgm-Kaisen-Allee zwischen Upper Borg und Hans-Mohrmann-Str.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
47	Borgfeld	Lärm + Luftverschmutzung	Vom Borgfelder Deich über den Kreuzdeich verstärkt sich mehr und mehr der Autoverkehr der zu schnell und rücksichtslos über den Deich, auf dem ein absolutes Fahrverbot herrscht (außergerichtlich landwirtschaftlichen verkehr) fährt/rast. Vor allem morgens gehen 6 und zum Nachmittag ist hier ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, doch auch den ganzen Tag zwischen durch fahren immer häufiger Autos.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
48	Burglesum	Straße Am Bahnhof St. Magnus	Als Anwohner der Straße „Am Bahnhof St. Magnus“ möchte ich Sie gerne über erhebliche Lärmbelästigungen durch starken Fahrzeugverkehr - insbesondere von der asphaltierten und abschüssigen Bahnbrücke - In Richtung Lesumer Heerstr./Unter den Linden über den mit Kopfsteinen gepflasterten Teil dieser Straße informieren. Hervorgerufen wird der Lärm im Wesentlichen durch teilweise stark überhöhte Geschwindigkeiten, die auch durch entsprechende Messungen ermittelt worden sind. Leider weist nur ein „30-Zone-Schild“ an den Einmündungen auf die Geschwindigkeitsbegrenzung in dieser Straße hin, zusätzliche 30-Hinweise auf dem Fahrbahnbelag wären hier sicherlich hilfreich und würden die vergesslichen Fzg-Lenker zumindest erinnern, dass in der Straße „Am Bahnhof St. Magnus“ mit reduziertem Tempo zu fahren ist.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Piktogramme auf der Fahrbahn werden geprüft.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
49	Burglesum	Verkehrslärm durch Autoposer und Fluglärm	Hallo, mir ist aufgefallen das es in St. Magnus seit geraumer Zeit zu doch deutlich hörbaren Fluglärm gekommen ist. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen und damit auch die Lärmbelastigung in der Straße Unter den Linden deutlich angestiegen. Besonders durch die Aneinanderreihung einiger neuer Läden in der Straße Unter den Linden kommt es zu Autoposer ähnlichen Zuständen. Besonders in den Abendstunden fahren häufig Lautstarke Autos die Straße rauf und runter.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
50	Burglesum	Unterführung "An Smidts Park"	Die tunnelartige Unterführung "An Smidts Park" ermutigt viele motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu besonders stark und laut zu beschleunigen. Besonders im Berufsschulverkehr und am Wochenende wird dies deutlich. Laute knatternde Auspuffanlagen werden vermutlich mit offenen Klappen betrieben um maximalen Lärm zu verursachen. Den Lärm hört man als lautes Knallen durch das gesamte Wohnviertel. Direkt vor der Unterführung wird die Zone 30 aufgehoben, was natürlich genau an dieser Stelle zum Beschleunigen verleitet.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
51	Findorff	Straßenlärm - auch nachts in der Hemmstraße in Alt Findorff	In der Hemmstraße ist, trotz Tempo 30 zwischen der Utbremer Str. und der Eickedorfer Straße, der Verkehrslärm durch den (Kfz-)Straßenverkehr sehr hoch. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird oft nicht eingehalten, besonders nachts, und Kfz, die Nachts zu schnell über das Kopfsteinpflaster an der Kreuzung Hemmstr./Admiralstraße fahren verursachen störenden Lärm selbst bei geschlossenem Fenster. Auch hupende Autofahrer (inbs. an der Kreuzung Hemmstr./Admiralstraße und bei Verkehrsbehinderung durch parkende Autos in der Halteverbotszone der Falkenberger Str. - hier fehlt eine regelmäßige Verkehrsüberwachung!), sowie Autofahrer, die ihren Motor beim Parken lange laufen lassen stören den täglichen und nächtlichen Frieden.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
52	Findorff	Verkehrslärm in Findorff	Lärm durch hupende und Motor aufheulende PKW im Bereich Hemmstraße/Admiralstraße und Kreuzung Eickedorffer/Fürther/Hemmstrasse. Tagsüber viel Hupen, ab mittags vor allem aber auch rasende Autos und absichtliches Motorengeheul. Ähnlich verhält es sich mit der Herbststrasse, in der viele Autos rasen.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
53	Findorff	Utbremer Ring, Utbremer Kreisel	Starke Lärmbelastung durch den Straßenverkehr. Fast den ganzen Tag über. Trotz dreifach-Verglasung der Fenster meiner Wohnung ist ein unangehmes fortwährendes Grundrauschen zu hören; mit leichtem vibrieren dabei.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
54	Findorff	Hemmstraße Findorff	In der verlängerten Hemmstraße ist der Verkehr gnadenlos, LKWs, PKWs, Mofas usw. Hansewasser, Bremer Müllabfuhr, Liefer LKWs für Lidl, Rewe Shell Bustellenfahrzeuge, alles was man sich vorstellen kann. Diese Straße wird als Abkürzung genutzt von dem Verkehr Schwachhausen, Horn Lehe Lilienthal und der Autobahn A27. Die Straße ist so laut, und voller Bodenwellen das die Wände wackeln. Am Wochenende wird nachts hier langgerast das man senkrecht im Bett steht. Diese Straße wird als Rennstrecke von allem auch LKWs genutzt. Es ist eine Zumutung und es muß dringend gehandelt werden. Trotz dreifachverglaster Fenster ist ab vier Uhr morgens die Nacht vorbei. Es ist eine Zumutung, da die Straße selber vom Asphalt sehr laut ist.	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
55	Gröpel-ingen	Lärm durch Autoposer Oslebshausen	Die Oslebshausener Heerstraße wird, ab kurz vor dem Oslebshausener Park (stadtauswärts) immer wieder zum starken beschleunigen auf deutlich überhöhte Geschwindigkeiten, teils offensichtlich auch für Autorennen genutzt. Vor allem auch von Fahrzeugen mit extrem lauten Klappenauspuff.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
56	Gröpel-ingen	Gröpelinger Heerstraße, zwischen Depot und Diako	Der Straßenverkehrslärm ist auf der Heerstraße enorm hoch, rasende PKW, laute Busse, LKW Verkehr, Einsatz Fahrzeuge, gerade da wo ein Krankenhaus ist, muss unbedingt eine Verkehrsberuhigte Zone hin.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
57	Gröpel-ingen	Stapelfeldstraße	Hallo, Fahrzeuge die auf der Stapelfeldstraße fahren überfahren alle die Straßenbahnschienen stadtauswärts aber LKWs setzen alle einmal auf und die Anhänger Kupplung und Anhänger knallen einmal laut, Tag und Nacht. Mit freundlichen Grüßen (Name entfernt)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
58	Gröpel-ingen	Oslebshausen	Nächtliches dauerbrummen aus dem Hafen kommend. Selbst bei geschlossenen Fenstern Schlafraubend. Im Sommer kommen wieder die Poser dazu, die mit ihren getunten Autos die Oslebshausener Heerstraße als Rennstrecke benutzen.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
59	Gröpel-ingen	Strassenlärm	Strassenlärm durch stark erhöhten Straßenverkehr von Pkw, Bussen, Baufahrzeugen im Gebiet Schwarzer Weg, Klitzenburg und Halmerweg.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
60	Hemelingen	Georg-Bitter-Straße, Ecke Suhrfeldstr.	Durch eine optimierte Ampelschaltung Erdbeerbrücke/Georg-Bitter-Straße ist sogar tagsüber ein dauerrauschen mehr als sehr belastend, die Balkonbenutzung ist nur noch eingeschränkt möglich. Nahezu täglich sind in der Zeit von 24:00 Uhr bis ca. 02:30 Uhr Fahrzeuge in Richtung Erdbeerbrücke mit sehr hoher Geschwindigkeit unterwegs, z. T. auch mit aufheulenden Motoren.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
61	Hemelingen	Straßenlärm durch Materialwechsel (Haltestelle)	Wir leiden hier unter Straßenlärm durch Materialwechsel an der Haltestelle direkt vor unserem Haus (Asphalt wechselt nach Beton) hierdurch entsteht Körperschall, welcher uns seit Jahrzehnten den Schlaf raubt und zu Bluthochdruck führt! Wann wird das endlich ein Ende haben???	Amt für Straßen und Verkehr: Die Unterschiede durch den Materialwechsel lassen sich nur durch den Austausch der Betonoberfläche beseitigen. Inwieweit hier ein Materialwechsel vorgesehen ist, kann derzeit nicht beurteilt werden.
62	Hemelingen	Lärm durch PKW	Verstärkter Lärm in den letzten Jahren durch PKW (SUV, Porsche etc.) mit lauter Musik (Warten beim Abbiegen) oder durchdrehende Reifen beim Anfahren. Weiterhin wird der Gullideckel in der Colshornstr. immer wieder durch SUV (vermutlich wegen ihrer Breite überfahren und fängt dann irgendwann (vermutlich verbogen durch Gewicht) an zu klappern. Besonders Nachts ist das eine echte Schlafstörung.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 hanseWasser Bremen GmbH: Nach Überprüfung konnte festgestellt werden, dass die Lärmquelle in der Colhornstraße ein Rostenkasten ist. Dies wurde zuständigkeitshalber an das ASV weitergegeben.
63	Hemelingen	Autolärm durch Poser/Raser	Autolärm meist am Wochenende Abends durch Autoposer/Raser. Insbesondere bei größeren Veranstaltungen bei Grothenn's Gasthaus z.B. Weihnachtsball.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
64	Hemelingen	Straßenlärm	Im Bereich Vahrer Straße // Zeppelinstraße Richtung Sebaldsbrück Heerstraße. Hier ist durch hohe Verkehrsdichte, hohe Geschwindigkeit eine extreme Lärmbelastung. An Tage durch LKW Verkehr und nachts durch Geschwindigkeiten jenseits der 50kmh. Straßenschäden machen noch ihren Anteil dazu.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.
65	Hemelingen	Straßenlärm // Tag LKW // Nacht Raser	Tagsüber lassen LKW mit voller Geschwindigkeit das Haus brummen und sind trotz neuer Fenster innen hörbar. Nachts reißen sehr schnell fahrende Fahrzeuge einen regelmässig aus dem Bett.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
66	Hemelingen	Hemelingen	Bereich vahrerstraße Kreuzung Zeppelin/ vahrerstraße Verkehrslärm durch PKWs und besonders LKWs sehr stark als Anwohner muß man Tags und auch nachts die Fenster geschlossen halten weil es sehr laut ist, und nachts sehr störend zu Berufsverkehrszeiten hört man die Straße auch im angrenzenden Garten.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
67	Hemelingen	Lärmbelästigung	Die Lärmbelästigung in Hemelingen bezieht sich vor allen auf die Hemelinger Heerstraße, Osternadel, wo trotz Tempolimit gerast wird. Wenn auf der Heerstraße Stau ist, werden die Nebenstraßen, wo 30km sein soll, regelrecht zur Hauptstraße und es wird gerast. Es interessiert viele nicht, daß sich dort ein Seniorenheim befindet. Zusätzlich zum Teil starker Lärm von der Autobahn.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
68	Hemelingen	Lärm Autos/ Flugzeuge	Viel Lärm durch die Autos. Die Straße ist noch in einem sehr schlechtem Zustand, sehr altes Kopfsteinpflaster. Noch dazu wird gerade abends sehr schnell gefahren. Die Flugzeuge fliegen so tief, dass man den Anbieter erkennt. Man kann im Garten nicht mit der Person neben einem sprechen ohne zu schreien.	Amt für Straßen und Verkehr zum Kopfsteinpflaster: Inwieweit hier ein Materialwechsel vorgesehen ist, kann derzeit nicht beurteilt werden. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
69	Hemelingen	Lärm in Mahndorf, Dechtestraße	Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen in der Dechtestraße (Hausnummer entfernt) in Mahndorf in einer Doppelhaushälfte. Primär haben wir eine Lärmquelle, die uns zunehmend das Leben vermiest: Die A1! Bei Nord-Ost-Windlage ist alles super, da wohnt es sich hier gut, kommt nur leider nicht so oft vor! Normalerweise kommt der Wind direkt von der Autobahn und in den letzten Jahren ist es immer lauter geworden, insbesondere durch den LKW Verkehr. Es ist oft so laut, dass wir die Fenster schließen müssen und unseren Garten nicht nutzen können. Insbesondere die unaufhörliche Dauer und die Lautstärke ansich belasten sehr. Eine zweite Lärmquelle, die allerdings nur ab und an auftritt, sind der Autoverkehr vom Mahndorfer See im Sommer an heißen Wochenenden, ebenso der Autoverkehr inklusive Musikgewummere aus den Autos während der Fußballspiele auf der gegenüberliegenden Sportanlage (wohl gemerkt, nicht der Sportbetrieb ansich). Hinzu kommen in der Zeit vom November bis März die unzähligen Kohltouren mit lauten Musikboxen am Wochenende, die sich hier die Klinke in die Hand geben und die Nachtschwärmenden vom See, welche besonders im Sommer abends und nachts oft lautstark und betrunken durch die Straße zum See und über den Parkplatz ziehen ... Diese Rückmeldungen haben wir und viele Nachbarn bereits mehrfach in Befragungen und Beiratssitzungen etc rückgemeldet ... geändert hat sich nie etwas. Evtl. hilft Ihnen das ja weiter. Frdl. Gruß	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm wie die beschriebene Musik aus den Autos und Kohltouren mit Musikboxen ist kein Thema der Lärmaktionsplanung.
70	Hemelingen	Lärmhotspot Kreuzung Pfalzburger Str./Malerstraße	Ein Lärmhotspot ist die Kreuzung Pfalzburger Str./Malerstraße. Lösungsvorschlag: Flüsterasphalt, wie vor ca. 2 Jahren am Osterdeich zwischen Paulaner (Wehrschloß) und kurz vor der Kreuzung Erdbeerbrücke aufgebracht wurde. Mit freundlichen Grüßen	Amt für Straßen und Verkehr: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.
71	Hemelingen	Bereich Kreisel Kleine Westerholzstraße, Schlengstraße, Bruchweg - Hemeligen	Sehr geehrte Damen und Herren, an erster Stelle, vielen lieben Dank für die Möglichkeit Teil an dieser Mitmachaktion zu sein und dass Sie uns mitbeteiligen. Der Umgebungslärm bei uns im Elternhaus ist enorm durch: Straßenverkehr (Auto, Bus, Lkw), Schienenverkehr (Zug & Güterzüge) & Flugverkehr. Die Autos fahren viel zu schnell, Bushaltestelle direkt vor der Tür Anfahrt/Abfahrt alle 10 min, Autos die den Bus überholen. Der Kreisverkehr. Viele Aspekte die sehr viel Lärm verursachen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
72	Hemelingen	Straßenlärm Schloßparkstraße/ Sebaldsbrücker Heerstraße	Enorme Lärmbelästigung durch LKWs, die mit erhöhter Geschwindigkeit über die marode Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Straßenbahndepot und Hemelinger Tunnel fahren.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.
73	Hemelingen	Sebaldsbrücker Heerstraße - LKW- Lärm	An der Sebaldsbrücker Heerstraße ist es im Bereich zwischen Mercedes und dem Hemelinger Tunnel durch den Lieferverkehr vom Hafen zu Mercedes sehr laut. Dazu kommen noch die Straßenbahnen und der normale Verkehr.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Bei der damaligen Planung des Hemelinger Tunnels müssten alle Lärmvorsorgeaspekte berücksichtigt worden sein.
74	Hemelingen	Straßenlärm Schloßparkstraße/ Sebaldsbrücker Heerstraße	In den frühen Morgenstunden "überhöhte Geschwindigkeit" der LKW's der Fa. Pfenning aufgrund geringem Verkehrsaufkommens. Die ungesicherten Ladungsträger (Gitterboxen) springen wegen des schlechten Straßenzustandes auf den Ladeflächen und erzeugen einen unerträglichen Lärm und Erschütterungen. Nicht nur die Tassen klirren im Schrank, auch das Bett wackelt. Gleiches gilt beim Überfahren der Dehnungsfugen der Brücke über das Mercedes-Gelände. Die Starrachsen der Straßenbahnen verursachen beim Ein- und Ausfahren im Depot Sebaldsbrück aufgrund unangepasster Geschwindigkeit laute Quietschgeräusche.	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden
75	Horn-Lehe	Nutzung von zugeparkten Straßen als Schleichweg durch LKWs	Der Helmer&Vorstr. wird öfter von LKW-Fahrern angefahren obwohl die Fahrzeuge dort gar nicht durchpassen, da die Straße dicht und eng beparkt wäre. Das führt dazu, dass die Fahrzeuge irgendwann umkehren müssen, lange stehen, rangieren müssen und die leistungsstarken LKW-Motoren durch Anfahren Lärm verursachen. Gleichzeitig wird der PKW-Verkehr dadurch blockiert. Ein Schild LKW-Durchfahrt verboten wäre hilfreich am (1) Eingang Herzogenkamp&Helmer und (2) Vorstr.&Helmer. Zur Belieferung der Gastronomien können weiterhin Vorstr (diese ist breit genug) sowie Herzogenkamp genutzt werden.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
76	Horn-Lehe	Riensberger Straße als Schleichweg/Zunahme des Verkehrs durch KITA	Die Riensberger Straße wird weiterhin als Abkürzung genutzt ("Umgehung" der Schwachhauser Heerstraße) und hat daher ein hohes Verkehrsaufkommen = Lärmbelästigung und Luftverschmutzung. Zu den KITA-Bring- und Abhol-Zeiten gibt es regelmäßig Staus. Die Prognose des Senats, dass die Eltern meistens mit dem Fahrrad kämen, hat sich wie von den Anwohnern erwartet, nicht erfüllt. Eine Entschärfung der Situation könnte eine Sperrung = Zweiteilung der Riensberger Straße sein, die dann zumindest nicht mehr als Durchgangsstraße nutzbar wäre. Versenkbare Poller könnten die Durchfahrt für Krankenwagen und Feuerwehr garantieren.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Das Problem ist nachvollziehbar und auch schon bekannt. Maßnahmen wie Modalfilter, Einbahnstraßen oder Ähnliches liegt in der Zuständigkeit der anordnenden Verkehrsbehörde.
77	Horn-Lehe	Lärmquelle	Horner Kirche: Sich als Mensch mit jungem Gehör an der Haltestelle zu unterhalten oder andere zu verstehen fällt schwer. Es ist oft extrem laut. 13-17 Uhr.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
78	Horn-Lehe	Am Lehester Deich	Unheimlich viel Autoverkehr, da Durchgangsstraße aus Borgfeld nach Oberneuland und umgekehrt. 30er Zone wird selten beachtet.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Straße „Am Lehester Deich“ weist eine wichtige Verbindungsfunktion mit entsprechenden Charakteristika zwischen den Stadtteilen Borgfeld und Oberneuland auf. Hierbei ist die in den letzten Jahren abgenommene Verkehrsstärke zu berücksichtigen. Der Senator für Inneres und Sport: Der Senator für Inneres und Sport nimmt die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in der 4. Stufe und alle Probleme zur Kenntnis und begrüßt weitere Maßnahmen zur Reduzierung von Lärmquellen, insbesondere auch zum Thema Lärm durch Autoposing und
79	Horn-Lehe	Strassenverkehr	Tagsüber kann man an der Leher Heerstraße nicht mit geöffneten Fenstern arbeiten.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
80	Horn-Lehe	Kontrollen am Kleeblatt nötig	Das Kleeblatt bei der BAB-Auffahrt Horn-Lehe wird von immer mehr Motorrad-Enthusiasten als Kurvenfahrtraining missbraucht. Mir sind die 'Kollegen' peinlich, aber es verabreden sich offenbar welche. Zwischendurch Vollgas, Kurve anbremsen, beschleunigen und wieder von vorn. Ohne Kontrollen macht der Mensch die seltsamsten Dinge.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
81	Horn-Lehe	Verkehrslärm durch hohe Geschwindigkeit	Abends fahren die PKWs oft mit weit über 50 km/h durch die Marcusallee. Der Verkehrslärm könnte reduziert werden, wenn man auf der gesamten Marcusallee (Durchgangsstraße) Tempo 30 km/h einführen würden.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
82	Huchting	Straßenverkehrslärm	B 75/Emslandstraße zwischen Bremer Neustadt und Huchting. Extreme Lautstärke und Abgas Belastungen speziell zur Haupt Berufszeit.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
83	Huchting	Grolland	Das Problem in Grolland ist nicht die Hochstraße, der Flughafen oder die Straßenbahn, sondern der Berufs Verkehr durch die Norderländerstraße, Frieslandstraße morgens und Emslandstraße abends. Warum für deine Haupteinfahrt Straße nach Bremen durch ein Wohngebiet?	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Schilderungen sind nachvollziehbar. Es handelt sich hier um Eckverbindungen Norderländer-/Frieslandstraße, welche im weiteren Verlauf auf die B75 fahren bzw. Emsland-/Norderländer Straße von der B75 kommend. Hauptsächlich werden hier Verkehre zwischen Stuhr und Bremen bedient.
84	Mitte	Autoposer an den Wochenenden	Autoposer, die an Wochenenden ihren Motor laut aufheulen lassen und/oder mit quietschenden Reifen oder durchdrehenden Reifen den Kreisverkehr befahren. Meistens Abends/Nachts.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
85	Mitte	Verkehrslärm am Dobben	Der Verkehrslärm am Dobben ist groß genug, sodass man nicht nachts mit offenem Fenster schlafen kann	Kenntnisnahme, ggf. Darstellung Situation
86	Mitte	Stephanibrücke	Meinen Balkon hinterm Haus in Vor Stephanitor kann ich leider nicht nutzen, denn der Lärm von der Stephanibrücke bzw. kurz dahinter macht es unmöglich.	Zur Stephanibrücke -->Amt für Straßen und Verkehr ? Sonst Kenntnisnahme, ggf. Darstellung Lärmsituation
87	Mitte	Lärm durch Reinigungsfahrzeuge	Jeden Morgen um 06:00 Uhr fahren Reinigungsfahrzeuge die Schlachte entlang. Diese sind extrem laut. Hier gibt es mittlerweile besser gedämmte Fahrzeuge. Auch ein Verlggen der Reinigung auf Zeiten nach 08:00 Uhr würde helfen.	Die Bremer Stadtreinigung: Gemäß der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) ist der Kehrmaschineneinsatz in Wohngebieten an Werktagen in der Zeit von 07.00 bis 20.00 Uhr erlaubt. In Mischgebieten (Wohnungen und Gewerbe) gibt es keine zeitlichen Einschränkungen.
88	Mitte	Lärm durch Autoposer	Wir wohnen direkt an der Bürgermeister-Schmidt-Brücke und der singuläre Lärm durch Autoposer im Sommer ist unerträglich. Mehr Polizeikontrollen (bitte nicht mit erkennbarem Einsatzwagen) oder Lärmblytzer würden vielleicht Abhilfe schaffen. Der normale Verkehrslärm stört nicht, auch die Straßenbahn ist gegen die Poser nur ein Flüstern.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
89	Mitte	Straßenlärm vermehrt am Wochenende	Gerade abends am Wochenende ist es besonders in der Birkenstraße so laut, dass man nicht mal mit geschlossenen Fenstern zum schlafen kommt. Aufheulende Autos, Party ausm Kofferraum auf Privatparkplätzen und Konflikte sind Normalität geworden. Die Polizei nimmt es größtenteils einfach so hin um Konfrontationen aus den Weg zu gehen. Einfach nur noch schlimmer.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
90	Mitte	Bürgermeister Smidt Str., am Wall, Contrescarpe	Starker Verkehrs- und Strassenbahnlärm durch die Kreuzung und Haltestelle. Abends oft sog. Poser dort unterwegs.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
91	Mitte	Verkehrslärm Stephaniebrücke	Der Verkehrslärm von der Stephaniebrücke ist bei entsprechenden Windrichtungen in den frühen Morgenstunden bis in die Wohnquartiere in Woltmershausen zu hören.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
92	Mitte	Stephanieviertel Lärm Hochstr.Faulen-str (Hausnummer entfernt)	An Schlaf bei geöffneten Fenster nicht zu denken.Lärm der LKW und PKW unerträglich sowie der laute Güterverkehr der DB.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
93	Mitte	Lärmbelästigung	In der Bismarckstraße zwischen Dobbenweg und St.-Jürgen-Str. ist eigentlich Zone 30. Dies wird aber höchstens zu den Hauptverkehrszeiten eingehalten, weil es wg. des Verkehrsaufkommens wohl auch nicht anders möglich ist. Nach 20:00 Uhr hält sich niemand mehr an die Geschwindigkeitsbeschränkung - selbst die Busse des ÖPNV nicht. Nachts sind Geschwindigkeit von bis zu 100 km keine Seltenheit.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
94	Mitte	Am Dobben / Kreuzung	Die Lärmbelästigung ist unerträglich. ÖPNV Bus 25 , Bahnen 1, 4, 10 und gefühlt 1000 PKWs und LKWs. Als Fußgänger muss ich sehr viele Ampeln nutzen , bis ich die Straßenseite überquert habe. Es dauert ewig , es stinkt nach Abgase, es ist unerträglich laut.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Im Verkehrsentwicklungsplan wurde eine Neuordnung Am Dobben beschlossen. Diese Maßnahme ist derzeit noch nicht in Bearbeitung. Eine kurzfristige Überprüfung der Signalisierung zur Verbesserung der Situation für Fuß- und Radverkehr werden wir anregen.
95	Mitte	Dauerrauschen im Stephanieviertel	Durch die fehlenden Lärmschutzwände an der B6 Dauerrauschen im Stephanieviertel/ Faulenquartier. Je nach Windrichtung kommt Geräusch vom Güterverkehr hinzu. Zudem Rumpeln der Straßenbahn. Schlafen mit offenen Fenster unmöglich, mit geschlossenem erträglich aber nicht still. Aufenthalt im Focke Park eine Zumutung durch die B6, selbst für die Vogelwelt, die kaum übertönen kann.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
96	Mitte	Lüneburger Straße	Viel Verkehr durch öffentliche Verkehrsmittel und normalem Straßenverkehr. Recht zentral durch die Verbindung zu großen Hauptstraßen und zwischen Weserstadion und Krankenhaus.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
97	Neustadt	Lärm durch Martinshorn	Beim Einbiegen in den Buntentorsteinweg schalten die Krankenwagen rund um die Uhr an dieser Kreuzung das Martinshorn ein.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 12
98	Neustadt	Raser am Kirchweg	Besonders Nachts fahren sehr laute, "getunte" Autos durch unsere Straße, bremsen scharf, überholen links, halten nicht an Rot oder für Fußgänger.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
99	Neustadt	Verkehrslärm Kornstraße/ Huckelriede durch beschleunigende Autos vor der Ampel	Auf der Kornstraße/Ecke Huckelriede entsteht großer (und unnötiger Lärm) durch Autos, die (aus Richtung Neuenlander Str. kommend) vor der Ampel beschleunigen. Eine Verkehrsberuhigung des hintersten Teils der Kornstraße und Umleitung des Durchgangsverkehrs wäre sehr sinnvoll und würde die Lärmbelastung massiv reduzieren.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Kornstraße bildet als angebaute Hauptverkehrsstraße mit nahräumiger Verbindungsfunktion eine bedeutende Verkehrsachse im Straßennetz der Neustadt ab. Somit dient die Kornstraße im Wesentlichen den Ziel- und Quellverkehren der Neustadt. Durch verschiedene bauliche Maßnahme ist in der Vergangenheit die Verkehrsführung dahingehend bestärkt worden, das Durchgangsverkehre vermieden werden und über das übergeordnete Straßennetz geleitet werden.
100	Neustadt	Neuenlander Str. / Wochenende / Abends	Sobald es Wochenende ist und dunkel wird kommen die Autoposer raus und knattern über die Neuenlander Str. In die Innenstadt über die Friedrich-Ebert-Str. . Die Autos sind teilweise so laut und schnell das man sie bei geschlossenen Fenster deutlich hört, obwohl man zb. Fernseh schaut.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Mit Fertigstellung der neuen Streckenverbindung der A281 wir ebenfalls eine erhebliche Verkehrsverlagerung für die Neustadt stattfinden.
101	Neustadt	Neuenländer Str/Georg-Wild- Straße	LkW/Auto-Lärm. Neuerdings auch eine Pumpe wegen der Abwasserkamalsanierung.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag zum Verkehrslärm wurde zur Kenntnis genommen. hanseWasser Bremen GmbH: In der Neuenlander Straße ist die Baumaßnahme bereits beendet. Daher ist die Pumpe auch nicht mehr vorhanden.
102	Neustadt	Sedanstr und umliegende Straßen von sehr schnell und vielen lauten Autofahrern benutzt.	Viele, schnelle , laute Autofahrer in der Sedanstr. und Kornstr.- Buntentorsteinweg-Kirchweg- Friedrich-Ebert-Str.-Pappelstr. fahren ständig bis Morgens Früh in unseren Straßen herum. Auch die 30km wird oft nicht eingehalten. Ampeln z.B. Meyerstr./Kornstr. bei Rot überfahren.Am Wochenende und bei gutem Wetter ist es extrem störend und sehr laut. An der Ecke Sedanstr./Kornstr. müssen wahrscheinlich, wegen parkenden Autos die Autofahrer ständig stoppen. Das ist für uns Anwohner laut und nervig. Leider fahren viele aus dem Umland in unsere kleinen Straßen, parken und gehen von dort zur Arbeit oder in die Stadt.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
103	Neustadt	Kuhhirtenweg Stadtwerder	Durch den immens gestiegenen Wohnmobilverkehr und der vielen Veranstaltungen auf dem Stadtwerder ist die Lärmbelastung auf der einzigen Zufahrtstraße zum Wohnmobilstellplatz, den Gastronomien und Sportvereinen sowie sämtlichen Kleingärten und dem Lidice-Haus in der Woche und am Wochenende sehr hoch. Die Kleingärten, die direkt oder in 2. Reihe an die Straße Kuhhirtenweg anschließen sind dadurch sehr belastet. Außerdem wird der Schall auf der Seite des Kleingartenvereins Zum Franziusweg e. V. durch den Wall ander Juliushöhe zurückgeworfen, sodass an einer Erholung in dem Kleingartengebiet ganz oft nicht zu denken ist. Die Zufahrt und Parkplatzsituation bei Werder-Heimspielen spielt hier tatsächlich eine untergeordnete Rolle. Gruß (Name entfernt), Mitglied KGV Am Franziusweg e. V.	Ähnlicher Beitrag (Nr. 121) aus dem Bereich Kuhhirtenweg zu verschiedenen Lärmquellen befindet sich in Tabelle Industrie, Gewerbe, Hafen. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
104	Neustadt	Kuhhirtenweg	Durch die erhöhte Veranstaltungsdichte im Bereich Kuhhirte, Café Sand, Licht und Luftbad, die Werder Spiele (parkende Autos) und die durchgehend hohe Auslastung des Campingplatzes kommt es in den angrenzenden Gartenvereinen zu teilweise immensen Belastungen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
105	Neustadt	Autoposer in der Friedrich-Ebert-Str. (Hausnummer wurde entfernt)	Sobald die Temperaturen anstiegen ist auch ein Anstieg von Autoposern und Motorradfahren zu verzeichnen, die laut ihre Motoren aufheulen lassen. Die Friedrich-Ebert-Str. ist sowieso schon durch den Lärm des Auto- und Straßenbahnverkehrs belastet. Ich würde gerne wissen, wie sich ein Höchsttempo von 30 km/h auswirkt.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
106	Neustadt	Lärmbelästigung durch schnellfahrende Autos Kirchweg	Die Lärmbelästigung durch schnell fahrende PKWs in Kirchweg muss gedämmt werden.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
107	Neustadt	Autobahnzubringer Arsten	Der Lärmschutz ist hier völlig unzureichend. Eine hohe Lärmschutzwand ist hier zwingend notwendig. Gerade in den (eigentlich) ruhigen Nachtstunden dringt der Autolärm bis in die Gartenstadt Werdersee, sodass an ruhigen Schlaf bei geöffneten Fenster nicht zu denken ist. Die Nutzung des Kimpelsees zur Naherholung ist völlig ausgeschlossen. Hier möchte man sich nicht unnötig lange aufhalten.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
108	Neustadt	Strassen- verkehrslärm Pappelstrasse	Zwischen Moselstrasse und mind. Donaustrasse ist es auf der Pappelstrasse aufgrund des hohen Tempos der Fahrzeuge sehr laut. Eigentlich ist Tempo 30 einzuhalten, das wird jedoch nur selten befolgt. Neben der grundsätzlichen Gefahr durch erhöhtes Tempo führt dies natürlich auch zu erhöhter Lärmbelastung. Auch sorgen anfahrende Busse ab etwa Moselstrasse für extremen Lärm für Anwohner:innen.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 BSAG: Die Pappelstraße in Bremen wird von zwei BSAG-Buslinien sowie sechs VBN-Regionalbuslinien befahren. Sie ist für die Erschließung der benachbarten Wohnquartiere und die Anbindung innerhalb des Quartiers Links der Weser sowie aus der Neustadt in Richtung Innenstadt von großer Bedeutung. Daher ist auch die Zahl der Haltestellen hoch. Sie orientiert sich an der dichten Bebauung und der großen Zahl an Anwohner:innen im Umkreis. Die eingesetzten BSAG-Busse sind 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechen den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge. Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.
109	Neustadt	Straßenverkehrs- lärm in der Pappelstraße	In der Pappelstraße in der Bremer Neustadt herrscht ganztägig reger Lärm, welcher von PKW, LkW und Bussen verursacht wird. Dabei sind die PkW zu nennen, die mit deutlicher Geschwindigkeitsübertretung unterwegs sind (vor allem in den Nachtstunden). Die vielen Busse (30 Busse pro Stunde passieren die an der Pappelstraße gelegenen Häuser - 15 pro Richtung etwa werktags zwischen 8 und 9 Uhr) verursachen allerdings die größte Lärmbelastung. Zum einen liegt das an den lauten Dieselmotoren, zum anderen an den vielen Halten (3 Haltestellen auf 500m) und dem ständigen Anfahren (tagsüber wie nachts). Hier würden Busse mit reinen E-Motoren schnelle Abhilfe leisten.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 BSAG: Die Pappelstraße in Bremen wird von zwei BSAG-Buslinien sowie sechs VBN-Regionalbuslinien befahren. Sie ist für die Erschließung der benachbarten Wohnquartiere und die Anbindung innerhalb des Quartiers Links der Weser sowie aus der Neustadt in Richtung Innenstadt von großer Bedeutung. Daher ist auch die Zahl der Haltestellen hoch. Sie orientiert sich an der dichten Bebauung und der großen Zahl an Anwohner:innen im Umkreis. Die eingesetzten BSAG-Busse sind 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechen den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge. Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.
110	Neustadt	Autos und Busse	In der Gastfeldstraße fahren in hohem Rythmus laute Dieselbusse (besonders das Anfahren nach Kreuzungen und Ampeln ist laut). Insbesondere am Wochenende an den Abenden und Nachts sind absichtlich laute Autos mit hohen Geschwindigkeiten eine zusätzliche Belastung, die hier "Schaufahren"	BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
111	Neustadt	Kreuzung Kornstr./Georg-Droste-Str./Buntentorsteinweg	Erhöhte Lärmbelastung durch sehr laute Musik aus Autos, die an der Ampel stehen (auch nachts) Erhöhte Lärmbelastung durch Ignorieren der Verkehrsführung (und erhöhte Gefahr für Leib und Leben durch falsches Abbiegen) Erhöhte Lärmbelastung durch reges Parken und Wegfahren, Türen zuschlagen, Be- und Entladen (obwohl keine Geschäfte), Schreien, Menschenhorden - Tag und Nacht Eine Zumutung! Ja, auch Fluglärm und Straßenbahn - aber, damit muss man leben.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm wie die beschriebene Musik aus den Autos ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
112	Oberneuland	Verkehrslärm, weil 30er Zone missachtet wird	Der Rotdornpfad und Am kleinen Tagwerk werden besonders morgens als Durchfahrt benutzt. Die Tempobegrenzung von 30kmH wird kontinuierlich missachtet, was zu einer höheren Lärmbelastung führt. Der Bau einiger Bremsschwellen wäre hier sicherlich hilfreich.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
113	Oberneuland	Büropark Oberneuland	Der Büropark (mittlerweile mit Wohnungen bebaut) wird leider weiterhin als "Rennstrecke" zur Verkürzung genutzt. Es wäre wichtig die Möglichkeit durch dreamt Tempo 30 oder Bodenschwellen einzuschränken.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Amt für Straßen und Verkehr: Bodenschwellen führen zu vermehrtem Körperschall und tragen auch vor dem Hintergrund der Brems- und Beschleunigungsvorgängen nicht zur Lärmreduzierung bei.
114	Oberneuland	Oberneuland Büropark	Viele nutzen den Büropark als Zeitersparnis für die Anbindung an andere Stadtteile. Das ist prinzipiell auch überhaupt gar kein Problem verständlich und auch von uns so praktiziert. Allerdings kommt es vermehrt zu Geschwindigkeitsüberschreitung vor allem im Anfangsbereich des Büropark ist. Es wäre daher wichtig im gesamten Büropark Tempo 30 aus zu schildern und vor allem im Bereich des Kreises sicherzustellen, dass die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit verringern müssen um Fußgängern, Kindern und Anwohnern, eine Überquerung der Straße ohne gesundheitliche Gefährdung zur möglichen.	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).
115	Oberneuland	Franz Schütteallee	Nenne mir die Straße von den Abendstunden vermehrt als Rennstrecke benutzt. hier sollte aus diversen Gründen über eine Verbesserung nachgedacht werden.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
116	Oberneuland	Straßenverkehr	Die alte Kopfsteinpflasterstraße ist zugelassen bis 6t, regelmäßig wird diese Begrenzung mißachtet. Straßen, die der ansässigen Schule zugeführt werden, sind 30km/h Straßen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird insbesondere vom Schulverkehr mißachtet und führt zu einer unnötigen Lärmbelastung! Eine Sackgasse, oder nur für Anleger frei, oder Fahrbahnhindernisse könnten eine Lösung sein.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
117	Oberneuland	Lärm – Verkehrshotspots Franz-Schütte-Allee	Guten Tag, wir wohnen in der Franz-Schütte-Allee, nahe der neuen Kreuzung und des Tunnels. Zu der Verkehrsdichte brauche ich nichts zusagen, wohl aber zu dem katastrophalen Zustand der Strassenpflasterung der Franz-Schütte-Allee.. Wir wohnen in zweiter Reihe, aber haben dennoch, bei geöffneten Fenstern mit enormer Geräuschbelästigung wegen o.a. Grundes zu kämpfen. Eine neue Pflasterung mit "Flüsterasphalt" würde sicher eine Entlastung bringen, zumal die Dichte des Verkehrs mit geplanter Bebauung des Mühlenfeldes nicht abnehmen wird, sondern vielleicht sogar unerträglich wird. Wäre schön, wenn dieser "Zustand" bei dem neuen Lärmaktionsplans berücksichtigt werden könnte. Mit freundlichem Gruß	Amt für Straßen und Verkehr: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind, bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.
118	Oberneuland	Lärmquelle Rockwinkeler Heerstraße, Oberneuland	Sehr geehrte Damen und Herren, ein sehr großer Lärmhotspot ist die Rockwinkeler Heerstr. in Oberneuland. Seit dem Bau des Tunnels an der Franz-Schütte Allee ist diese Straße eine Autobahn geworden, ein stetiger Strom von Lastwagen, Bussen und PKW, ohne Ampel ist sie nicht mehr zu überqueren als Fußgänger. Und alle fahren viel zu schnell, dabei ist es eine Wohngegend, keine Schnellstraße oder Gewerbegebiet. Freundliche Grüße	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Im Vergleich der Zählraten von 2012 und 2022 kann keine signifikante Erhöhung des Kraftfahrzeug-Verkehrs erkannt werden.
119	Obervie-land	Kattenturmer Heerstraße lärmhotspot	Die Kattenturmer Heerstraße sollte als Lärmhotspot begutachtet werden, da die Minderheit sich an 30 km/h hält, sowie Fahrverbote für 7,5t ist der Lärmpegel immer extrem. Im Sommer, wenn an der BMÖ im Ochtrupark Tunertreff ist, dann wird die gerade Kattenturmer Heerstraße auch gerne genutzt, um die Motoren aufheulen zu lassen und sich Rennen zu liefern.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
120	Obervie-land	Karl-Carstens-Brücke	Hohe Lärmbelastung durch das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
121	Obervie-land	Raserei (besonders abends) und LKW Verkehr	häufiges Rasen trotz 30km/h Zone LKW Verkehr im Wohngebiet, wo es keinerlei Gewerbegebiet gibt	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Ohne die Angabe der Straße kann nicht überprüft werden, welchen Anteil der Schwerverkehr hat.
122	Obervie-land	Autobahnzu-bringer Arsten	Die sehr hohe Frequenz, abendliche Raserei/Rennen von Fahrzeugen und Motorrädern in Verbindung mit fehlenden Lärmschutzwänden im Bereich der Autobahnaus-/Auffahrt stellen eine enorme Lärmbelastung für die Stadtteile Arsten und Habenhausen dar. Hier sollte ein lückenlose, hoher Lärmschutz installiert werden und die Geschwindigkeit auf 60 kmh begrenzt werden. Insbesondere mit dem Ausbau der A281 wird der Lärm hier nochmals zunehmen.	Der Senator für Inneres und Sport: Die Polizei wird weiterhin anlassbezogen, trotz temporärer Aussetzung der Kontrollgruppe Poser, Kontrollen von Posern und zu Geschwindigkeitsüberschreitungen durchführen und bei festgestellten Verstößen entsprechend einschreiten. Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbauasträger).
123	Osterholz	Raser und nächtliches Hupen	Die ganze Strecke von der Vahr bis Tenerver (Ludwig-Roselius-Allee, Züricher Straße) bietet sich perfekt zum Rasen an und wird auch dazu genutzt. Es ist eine lange, breite Straße auf der endlich was passieren muss. Dort gab es bereits einige Unfälle, auch tödliche, weil nachts so sehr gerast wird. In Höhe Klinikum Ost befindet sich eine Shisha Bar, daran wird nachts dann hupend vorbeigerast. Dieser Zustand ist gerade in den Sommermonaten sehr belastend, zusätzlich macht diese Bar dort, mitten im Wohngebiet, einen unfassbaren lärm. Das Ganze geht nun schon seit einigen Jahren so, es wäre schön, wenn wenigstens gegen das Rasen und Hupen endlich etwas unternommen wird.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
124	Osterholz	Strassenlärm	Züricherstrasse beide Richtungen ab/ und Kreuzung Richtung Grenzwehr stark erhöhter Lärmpegel durch stark zugenommener Individualverkehr und Lärm durch marode Asphaltdecke. Darüberhinaus oft überhöhte Geschwindigkeit und Doppelauspuffanlagen.	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
125	Osterholz	Lärmhotspot Ehlersdamm	Hallo, hierdurch möchte auch ich, Anwohnerin am Ehlersdamm, einen Beitrag zur Lärmaktion in unserer Gegend, wohne gegenüber der Sudwalder Str./Jugend/Kinderheim, schreiben. Ich kann nur bestätigen, was andere Mitbewohner bereits geschrieben haben und die gewesene Aktion eines Stoffzebrastreifens auf dem Ehlersdamm kann ich nur bestätigen. Der Ehlersdamm ist in der Tat eine richtige Rennstrecke geworden, seit dem neuen Wohngebiet gibt es viel mehr Verkehr als es vorher schon war, es ist laut, dreckig, keine Lebensqualität mehr. Hier auch noch ein Beispiel, wenn die Autos von Mahndorf oder aus der Richtig kommen, oder aus der Sudwalder Strasse auf den Ehlersdamm biegen und die Fahrer sehen, die Ampel an der Osterholzer Heerstr. ist grün, dann wird aufs Gaspedal getreten, wahrscheinlich geht es nicht weiter durchzudrücken, um meistens nach dem Heranrasen an die Ampel dann doch bei rot dort warten zu müssen, dieses haben wir schon oft festgestellt, den Lärm können Sie sich denken, dies ist am Tag so und leider auch abends und nachts. Ein anderes Problem sind LKW und manchmal auch Busse, die wahrscheinlich mit nach Hause genommen werden, wenn der Dienstbeginn morgens früh oder nachts ist, die rasen ebenfalls so sehr, dass Gläser im Schrank klirren und man das Gefühl hat, das Haus würde wackeln. Ein anderes Problem haben wir auch noch und zwar die Flugzeuge über unseren Köpfen und Häusern, die Tag für Tag ziemlich niedrig fliegen, man kann sehen, daß Kerosin über unseren Häusern abgelassen wird, unsere Dächer sehen dementsprechend nicht mehr rot aus, sondern einfach schwarz und ölig, wer zahlt denn die Reinigung? Die Nachtflüge haben unserer Ansicht nach auch zugenommen, außerdem starten auch mehr	<p>Der Senator für Inneres und Sport:</p> <p>Siehe Nr. 1</p> <p>BSAG:</p> <p>Der Ehlersdamm ist für unsere Fahrzeuge keine reguläre Fahrstrecke. Er wurde zeitweise für sogenannte Ein- und Ausrückerfahrten genutzt. Das erfolgt aber nicht mehr. Grundsätzlich halten sich unserer Fahrenden an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden außerdem regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> Flüge über unseren Häusern und die Lautstärke der Flieger war als es die Germania noch gab, viel leiser, jetzt hat man den Eindruck, dass alles alte Flugzeuge in Gebrauch sind, sie viel mehr Lärm verbreiten als neue. Trotz dieser Lärm- und Schmutzbelästigungen haben wir einen Bodenrichtwert von über 330 festgelegt bekommen, mehrere Gespräche mit einem Gutachter haben keine Änderung ergeben, einen Bescheid habe ich noch nicht erhalten, ist dieser da, lege ich sofort Einspruch gegen diese Ungerechtigkeit ein, die Lage und die Gegebenheiten, wo ein Haus steht, spielen anscheinend überhaupt keine Rolle, der Gutachter konnte mir auch nicht erklären, wie genau dieser Wert bestimmt wurde, er faselte etwas von einer Linie oder so, verstanden habe ich das natürlich nicht, es sollte doch eigentlich gerechter zugehen bei der Grundsteuer, doch, was man jetzt so liest und hört, wird das nicht der Fall sein, wenn diese "Berechnung" so ungerecht bleibt. Ich fand, dass dies zusammenhängt, darum habe ich es aufgeschrieben. MfG</p>	
126	Osterholz	Straßenverkehrslärm Lachmundsdamm	Wiederholter regelmäßiger Straßenverkehrslärm durch Bus und laute PKW/Motorräder (auch getunte Fahrzeuge)	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
127	Osterholz	Beirat Osterholz	<p>Einstimmiger Beschluss Nr. 114-2023 (20. Legislaturperiode) des Beirates Osterholz (per Umlaufverfahren) Ergänzende Stellungnahme des Beirates Osterholz zur Lärmaktionsplanung den Stadtteil Osterholz betreffend</p> <p>Der Beirat Osterholz hat bereits den Sachstand der Lärmaktionsplanung zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus bittet der Beirat folgende ergänzende Stellungnahme zu berücksichtigen. Die Ludwig-Roselius-Allee / Züricher Straße und die Osterholzer Heerstraße sind die beiden Hauptverkehrsachsen des Stadtteils Osterholz. Besonders die O.-Heerstraße hat einen überdurchschnittlichen Anteil an überregionalen LKW-Verkehren zu tragen, sowie die Zulieferverkehre zwischen den umliegenden Industriegebieten und dem Mercedes-Werk. Die Anwohner:innen der Heerstraße leiden insbesondere unter den Leerfahrten der Logistikunternehmen und der Autotransporter. Der Beirat Osterholz fordert für beide Hauptverkehrsachsen, zukünftig für einen einwandfreien Straßenbelag (Flüsterasphalt) zu sorgen und keine provisorischen Reparaturen mehr vorzunehmen, wie von Hand aufgebracht Asphalt zur Beseitigung von Winterschäden. Bremen, 30.03.2023</p>	Amt für Straßen und Verkehr zur Forderung für beide Hauptverkehrsachsen Straßenbelag: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind, bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.
128	Östliche Vorstadt	Verkehrslärm	Am Dobben, Dobbenweg, Bismarckstraße durch Autoverkehr sehr laut. Sehr oft sind die Autos mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
129	Östliche Vorstadt	Kreuzung Hamburger Straße/Auf der Hohwisch/Georg-Bitter-Straße	Auf der Kreuzung entsteht enormer Verkehrslärm u. a. durch die auf der Georg-Bitter-Straße mit überhöhter Geschwindigkeit über die kreuzenden Straßenbahngleise rasenden PKW.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
130	Östliche Vorstadt	Straße Contrescarpe nun Ersatzstrecke für neue Einbahnstraße Am Wall	Seit Sperrung der Straße Am Wall für den Premiumradweg weichen die Autofahrer verstärkt auf die Straße Contrescarpe aus. Seitdem hier stark erhöhtes Lärmaufkommen und viele Tempo 30 mißachtende Autofahrer.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
131	Östliche Vorstadt	Bismarckstraße Höhe Krankenhaus	Als jahrelanger Anwohnerin der Bismarckstraße auf der Höhe des Krankenhauses bin ich Lärm gewöhnt. Mit der Pandemie hat der Strassenverkehrslärm aber nochmal deutlich zugenommen. Viele Autofahrer beschleunigen stadtauswärts besonders, wohl weil die 30erZone endet. Autoposer sind immer noch dabei, zum Teil werden auch meine Kleinkinder davon aus dem Schlaf gerissen. Krankewagen halten sich nicht unbedingt an Nachtruhe und benutzen dann auch die Sirene, wenn es zu vermeiden wäre. Durch das Anwohnerparken im Viertel parken viele KrankenhausmitarbeiterInnen und nochmehr von Umzu im Seitenarm, wo wir leben, dadurch steigt natürlich der Verkehr und der Lärm. Durch Abschleppdienste, die dann natürlich wiederrum die Straße blockieren, und wartende Autos weichen Fahrradfahrer und E-roller auf den Bürgersteig aus, regulieren aber nicht die Geschwindigkeit, so dass das Verlassen des eigenen Grundstücks und der Tritt auf den Bürgersteig mehr als gefährlich ist. Gruß	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 und Nr. 12 zum Einsatz der Martinshörner.</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und des Bewohnerparkens im sogenannten SUNRISE-Quartier (westlich des Klinikum Bremen-Mitte) lässt es sich grundsätzlich nicht vermeiden, dass es gewisse Verlagerungseffekte in die Nachbarquartiere gibt. Daher ist es sinnvoll, auch in den Nachbarquartieren Bewohnerparken einzuführen, um das Parken der Anwohner zu privilegieren und das Parken von „Externen“ zu begrenzen. Der Stadtteilbeirat Östliche Vorstadt hat schon vor einiger Zeit für die Ausweitung des Bewohnerparkens Beschlüsse getroffen.</p>
132	Östliche Vorstadt	Verkehrslärm Bismarckstraße / St.-Jürgen-Straße	- Lärmbelästigung durch Autoposer, Beginnend an der Kreuzung, die Bismarckstraße hoch in Richtung Hastedt (besonders in den Abendstunden und am Wochenende) - Lärmbelastung durch beschleunigende Fahrzeuge in Richtung Hastedt aufgrund der Aufhebung der Tem	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Derzeit arbeitet Bremen daran, die Parkraumbewirtschaftung und Bereiche mit Bewohnerparken auszuweiten, um verkehrslenkende Effekte zu erzielen und die Quartiere zu entlasten (Konzept „Parken in Quartieren“). Das Konzept „Parken in Quartieren“ wird in naher Zukunft in innenstadtnahen Stadtteilen (inklusive der Östliche Vorstadt) geplant und umgesetzt. Hierzu finden aktuell verwaltungsinterne Vorarbeiten statt. Ein konkreten Zeitplan für die Einführung von weiteren Bewohnerparkgebieten in der Östlichen Vorstadt kann zu diesem Zeitpunkt allerdings noch nicht genannt werden.</p>
133	Östliche Vorstadt	Osterdeich Raser und Poser	auf dem gesamten Osterdeich rasen (sehr sehr schnell mit dröhnenden Motoren und speziellen Motoreinstellungen, so das es auch richtig laut ist) vor allem nachts (auch hochmotorisierte) Raser und Poser durch	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>
134	Östliche Vorstadt	Bismarckstraße, "30er"-Zone	Wenn nicht gerade Stau ist, sind die Busse die einzigen, die sich an Tempo 30 halten.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
135	Schwachhausen	Straßenverkehrslärm	Zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms, insbesondere durch hochmotorisierte PKWs ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit flächendeckend in der Stadt Bremen auf 30 km/h notwendig. Des Weiteren ist eine viel häufigere Überprüfung der Geschwindigkeit durch stationäre oder mobile Geschwindigkeitsmessgeräte sinnvoll. Beruflich fahre ich jeden Tag durch die Stadt und die wenigsten PKW-Führer halten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. In Bremen halten sich viele Autofahrer nicht ans Tempolimit, zeigt eine Analyse von Daten des Navigationsanbieters Tomtom. Weser-Kurier Bericht vom 04.03.2022. Alle Vorschriften und Auflagen dieser Welt bringen nichts, wenn keine bis wenig Kontrollen stattfinden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung von Tempo 30 sind dem Kapitel zu Tempo 30 des Lärmaktionsplans zu entnehmen. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
136	Schwachhausen	Reifengeräusche durch Dehnungsfugen	Auf der Brücke der Kurfürstenallee über die Kirchbachstrasse sind noch segmentweise klassische Dehnungsfugen aus einer Metallkonstruktion verbaut, die laute Klackgeräusche beim Überfahren erzeugen. Es sollten diese Fugen durch modernere, lärmindernde Fugen ersetzt werden. Das wurde bereits auf der Brücke vom Autobahnzubringer Hemelingen erfolgreich umgesetzt.	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.
137	Schwachhausen	die Autofahrer:innen halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung	in der Kurfürstenallee auf Höhe der Freiligrathgrundschule ist es sehr laut durch Straßenlärm. Der Lärm wird stark dadurch verstärkt, dass die Autofahrer:innen sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h halten. Es wird häufiger geblitzt, das hat aber wenig Effekt. Die Raser fahren auch besonders in der Nacht, da wird nicht geblitzt. In Folge einer lang andauernden Baustelle auf der Kurfürstenallee war die Fahrbahn auf beiden Seiten nur Einspurig und sehr Eng. Es gab eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h, an die sich die Autofahrer:innen wegen der Enge auch halten mussten. Das hat den Lärm stark eingeschränkt!	Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).
138	Schwachhausen	Grundschule: starken Lärm auf dem Schulhof	Der Schulhof der Freiligrathgrundschule, liegt direkt an der Kurfürstenallee. Der Lärm ist hier sehr stark. An dem neu gebauten Kindergarten neben dem Schulhof, wurde eine Lärmschutzwand angebracht. Diese wurde aber nicht auf den Schulhof erweitert. Eine Lärmschutzwand würde die Situation wenigstens ein bisschen verbessern.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
139	Schwachhausen	Straßenlärm	Kurfürstenallee	Ihr Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
140	Schwachhausen	Straßenlärm	Autoverkehr, aufheulende Motoren, laute Musik aus Autos	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm wie die beschriebene Musik aus den Autos ist kein Thema der Lärmaktionsplanung.
141	Schwachhausen	Emmastraße/Ecke Thomas-Mann-Str	Emmastraße/ Ecke Thomas-Mann-Straße ist es wegen Kreuzung und des zunehmenden Pkw- und LKW-Verkehrs sehr laut geworden. Die Balkone zur Straße hin kann man eigentlich nur noch nachts benutzen, nicht zwischen 7: 00 und 19:00 Uhr. Es ist unerträglich laut auch deswegen, weil sich kaum jemand an die vorgeschriebenen 30 Km/ Stunde hält.. Auch sind die immer größeren und schwereren Autos viel lauter als Kleinwagen. War vor ca. 5 Jahren noch anders.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
142	Schwachhausen	Kurfürstenallee Hochbrücke	Dank Lärmschutzfenstern ist es einigermaßen möglich, den Verkehrslärm auszublenden. Offene Fenster sind aber zu keiner Zeit möglich, auch aufgrund des massiven Aufkommens an Rettungsfahrzeugen, aktuell durch die Baustelle etwas reduziert.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
143	Schwachhausen	Verkehrslärm Donandtstraße/ Kopfsteinpflaster	Sehr geehrte Damen und Herren, die Donandtstraße zwischen Georg-Gröning-Str. und Wachmannstr. erscheint auf den ersten Blick als "ruhige" Anwohnerstraße. Tatsächlich ist sie aber eine der meistbefahrenen Straßen im Viertel mit täglich mehreren Hundert KFZ. Kaum jemand hält sich an das vorgeschriebene "Tempo 30", und die Lärmbelastung durch zu schnell fahrende SUV oder Lieferwagen ist größer als durch ein startendes Verkehrsflugzeug! Auch für die Hunderte von Schülerinnen und Schüler, die täglich auf Fahrrädern zu den drei umliegenden Schulen fahren, ist dieser Straßenbelag eine Zumutung. Kopfsteinpflaster in Wohngebieten ist einfach nicht mehr zeitgemäß! Allein durch einige Schwellen im Straßenverlauf ließe sich die Lärmbelastung schon drastisch reduzieren - es wird einfach viel zu schnell gefahren! Seit Jahren bemühen sich etliche Anwohner und Anwohnerinnen, die Situation zu verbessern, doch bisher wurden alle Anstrengungen mit dem Verweis auf fehlende Finanzmittel abgeschmettert. Freundliche Grüße	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 Amt für Straßen und Verkehr: Inwieweit ein Oberflächenaustausch erfolgen kann, ist aktuell nicht zu beantworten. Schwellen tragen im Allgemeinen nicht zu einer Verbesserung der Lärmsituation bei, sondern verstärken diese eher.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
144	Schwachhausen	Zustand Straßenbelag Bürgermeister-Spitta-Allee	Sehr geehrte Damen und Herren, die Bürgermeister-Spitta-Allee ist in einem extrem schlechten Zustand. Werden Löcher gelegentlich provisorisch „gestopft“ - ist das Ergebnis jeweils nur von kurzer Dauer. Die Kraftfahrzeuge erzeugen auf dem kaputten Untergrund unnötig großen Lärm. Mit freundlichen Grüßen	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.
145	Schwachhausen	Hochstrasse Kurfürstenallee/Kirchbachstrasse	Die Dehnungsfugen der Brücke verursachen eine ständige Geräuschkulisse durch das Überfahren. "Tock-tock", "tock-tock", je schneller die Autos desto lauter. An die 50 km/h hält sich so gut wie kein Verkehrsteilnehmer, weil es nicht kontrolliert wird. Durch den Schwerlastverkehr/Busse gerät die Brücke in Schwingungen die sich auf die Häuser übertragen. Fugen versiegeln, wie z.B. beim Hemelinger Autobahnzubringer. Tempo 30 km/h über 7,5 T und permanente Geschwindigkeitskontrollen.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1 Amt für Straßen und Verkehr: Siehe Nr. 144
146	Schwachhausen	Tempo 30 in der Kirchbachstrasse	Super Idee die Kirchbachstrasse unter dem Aspekt Lärmschutz zur 30er "Zone" zu machen. Es hält sich nur so gut wie kein daran. Keine Kontrollen, also weiter Vollgas. Sie machen sich lächerlich.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
147	Schwachhausen	Hollerallee / Am Stern	Die Lärmbelastung ist extrem, die Abgase auch. Als Fußgängerin habe ich Schwierigkeit den Stern zügig zu passieren. Außerdem fühle ich mich durch die Fahrradfahrer gefährdet und werde häufig weggeklingelt. Kommt ein Krankenwagen bricht oft der Verkehr zusammen, und die ganze Zeit heult die Sirene. Gleiches gilt für Feuerwehr- und Polizeieisätze. Die Straßenbahnen 6 und 8 erzeugen auch Lärm und klingeln gerne.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 12 zur Belästigung durch Martinshörner
148	Strom	30iger Zone	Da halten sich nur wenige dran. Die LE Leuchte die die Geschwindigkeit anzeigt, soll ja auch Auswertungen erzeugen. Werden die überhaupt ausgewertet? Muss erst was schlimmes passiert damit gehandelt wird???	Amt für Straßen und Verkehr: Geschwindigkeitsbegrenzung ist vorhanden; keine verkehrsbehördliche Frage.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
149	Strom	Anbindung B212n zur A281 an Delmenhorst	Zur deutlich besseren Verkehrsführung aus Delmenhorst und Braake ist zwingend die Wiederaufnahme der Gespräche des Anschlusses der B212 an die A281 einzuleiten. Zusätzlich ist für Bremen Strom eine deutliche Erhöhung des Lärms im Stadtteil bereits heute stark spürbar. Nicht auszudenken was passiert, wenn der Ringschluss der A281 fertig gestellt und keine Anbindung an die B212 erfolgt.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Bremen hatte parallel zu den Planungen einer B212n schon frühzeitig Überlegungen für eine kommunale Entlastungsstraße Strom (KES) auf bremschen Gebiet als temporären Ersatz bzw. Vorstufe für eine künftige B212n entwickelt. Diese KES sollte mit einem 2-streifigen Querschnitt die Bundesautobahn A281 von der Anliegerstraße Bremen-Seehausen mit der Stromer Landstraße (L 877) im Bereich Wiedbrokstraße östlich der Ochtum-Querung verbinden. Damit sollte bis zur Fertigstellung der B212n vor allem die Stromer Landstraße vom Durchgangsverkehr entlastet sowie eine direktere Anbindung des Güterverkehrszentrums an Delmenhorst und an den Unterweserraum erreicht werden. Im Rahmen einer Voruntersuchung wurden rechtliche, verkehrliche und lärmtechnische Aspekte geprüft. Die angestellten Untersuchungen führten jedoch zu dem Schluss, dass die Planung einer KES vergleichbaren Restriktionen unterliegt wie die Planung einer B212n. Insbesondere aufgrund der rechtlichen Restriktionen hatte die Planung der KES schließlich keine Aussicht auf Realisierung. Die Planung der KES wurde daher nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde die gemeinsame Zusammenarbeit mit Niedersachsen zwecks Realisierung einer B212n fortgesetzt.
150	Strom	Strom	Durch die erhöhten Lkw aufkommen ist an ein ruhiges Leben in Strom nicht mehr zu denken die Erschütterungen sind dermaßen, dass selbst jüngere Häuser (10 Jahre) schon Risse bekommen. Schränke und Böden wackeln. Man kann nicht mehr mit offenem Fenster schlafen da nachts die Straße zur noch größeren Rennstrecke wird. Nachtruhe gleich Null. Am Wochenende verstärkt durch Leute die Tempo 50 und Überholverbot nicht akzeptieren. Kinder können die Straße ohne Begleitung erwachsener Personen nicht überqueren. Dies ist besonders im Hinblick auf Schule und Sportverein sehr schlimm. Es muss ein neuer Weg für alle Beteiligten gefunden werden.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Stromer Landstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Für die Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz ist ein Bürgerschaftsbeschluss notwendig.
151	Strom	Stromer Landstraße = Elefantenrennen	Die Straße trägt die Tonnenschweren LKW, die oft schneller fahren als erlaubt. Diese Lärmbelastigungen sind einfach nur unangenehm und beängstigend.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 153 Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
152	Strom	Lärm in Strom	Die LKWs machen so ein Lärm, dass das Schlafen mit offenen Fenster nicht möglich ist. 30iger Zone wird ignoriert, voll durchgebrackert ohne Rücksicht auf die Anwohner. Geschwindigkeit teilweise wie auf einer Autobahn, gibt die Stromer Land Straße ja her. Nur bei einer Autobahn hat man Lärmschutzwände. Die wollen wir aber nicht!!! Sich im Garten hinzulegen und den Feierabend genießen, ist nur mit Gehörschutz möglich. Helft dem Ortsteil und den Anwohnern aus Strom.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 153
153	Strom	Lärmbelästigung durch starken Schwerlastverkehr	Lärmbelästigungen für die Einwohner durch sehr hohen LKW- und Schwerlastverkehr auf der Stromer Landstraße. Desweiteren führen die, infolge des starken Verkehrs entstehenden Straßenschäden, zu Erschütterungen und Lärm durch vorbei fahrende LKWs. Dies führt zusätzlich zu Rissen in Häuserwänden und anderen Schäden. Daher fordere ich die Herausnahme der Stromer Landstraße aus dem LKW-Verkehrsführungsnetz.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 153
154	Strom	Lärmbelästigung in Strom!	Sehr starker LKW Verkehr, der für Straßenschäden sorgt und damit auch durch starke Erschütterung die anliegenden Häuser beschädigt. Dadurch natürlich auch sehr störender Lärm!	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 153
155	Strom	Entlastungsstraße für Strom	Mit dem Bau des GVZ im Jahr 1988 wurde den Stromer Bürgern eine Entlastung durch die B212n versprochen. Seit 2019 ist eine Anbindung der B212n an Delmenhorst nicht mehr geplant. Somit hat sich die einzige Hoffnung auf eine Abnahme des Verkehrsflusses und einer damit verminderten Lärmbelästigung verabschiedet. Ganz im Gegenteil wird durch den zukünftigen Ringschluß der A281 die Stromer Landstraße zusätzlich zum Autobahnzubringer werden, da viele den Schleichweg über Delmenhorst suchen werden. Forderung: Bau einer Kommunalen Entlastungsstraße KES zwischen Ochtumbrücke und A281 ohne Anschluss Richtung Wesertunnel (zur Verhinderung neuer Verkehrsströme)	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 152

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
156	Strom	Massiver Verkehrslärm für über 100 Ein-/Mehrfamilienhäuser	Durch die aktuellen Lärmkarten ist selbst visuell zu erkennen, dass mehr als 100 Ein- und Mehrfamilienhäuser vom Verkehrslärm massiv betroffen sind. Die versprochene Entlastung (seit Bau des GVZs vor Jahrzehnten) durch die B212neu ist durch nicht/nicht mehr vorhandene Kommunikation zwischen Bremen und Delmenhorst gescheitert, eine Vollbindung wird es nicht geben. Damit wird es keine Entlastung für Strom geben, sondern nach Fertigstellung des A281-Ringschluss werden zusätzliche Zubringerverkehre/Autobahnzubringer auf uns zukommen. Die Gespräche zwischen Bremen und Delmenhorst/Niedersachsen sind auf Verkehrsplanungsebene (Amt für Straßen und Verkehr/Deges) und Politik zügig wieder aufzunehmen. Alternativ: Sperrung der Stromer Landstraße aus/in Richtung Delmenhorst (nur noch Teilanbindung an die Stedinger Straße).	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 152
157	Strom	Straße nicht geeignet	Zu viel Verkehr und Straßenschäden verursachen Lärm und Erschütterungen	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 152
158	Strom	Erschütterungen und Lärm	An der Stedinger Brücke entstehen durch LKWs Erschütterungen und Lärm. Wie lange hält die Brücke das noch aus?	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
159	Strom	Lärm im gesundheitsgefährdenden Bereich	Lärm im gesundheitsgefährdenden Bereich	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Bereich der Verortung in der DIPAS-Beitragskarte befindet sich das Wohnhaus teils gemäß der Straßenlärmkartierung im Pegelband 65-70 dB(A) über den 24-Stunden-Zeitraum und im Pegelband 50-55 dB(A) für den Nachtzeitraum.
160	Strom	Teil 2 Strom (Hausnummer entfernt)	Die Behörde ist verpflichtet sich den Interessen von Strom anzunehmen. Das zukünftige Planfeststellungsverfahren zur geplante B212n kann nur mit Vollanschluß an Delmenhorst ausgeführt werden, denn nur so ist die Entlastung der Stromer Landstraße wirksam. Auch die aktuellen Brückensperrungen und Sanierungen der Weserbrücken durch die Autobahn GmbH werden zusätzliche Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Stromer Landstraße haben. Hier sind weitere Verkehrsmengen durch Umleitungsstrecken nicht mehr ertragbar. Auch jeglicher Baustellenverkehr zur A281 und B212n ist nicht über Strom abzuwickeln, da weitere Lärmnengen nicht mehr zulässig sind.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 152

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
161	Strom	Teil 1 Strom (Hausnummer entfernt)	<p>Stromer Landstraße (Hausnummer entfernt): Seit 10 Jahren schreiben wir Einwendungen zur Lärminderungsplanung nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz und wir müssen leider feststellen, dass bisher keine Lärmverbesserung für unsere Wohnsituation passiert ist. Wir haben zuletzt das Amt für Straßen und Verkehr um Ausbesserung der Fahrbahnoberfläche und Geschwindigkeitsreduzierung (30km/h) gebeten, da sich die Erschütterungen im Gebäude und die Knallgeräusche wieder häuften, da der Straßenaufbau in der Stromer Landstraße nicht in der Lage ist, die Vielzahl und die Gewichte der LKWs aufzunehmen. Sichtbar an den wiederkehrenden tiefen Fahrrippen und Fahrinnen, die durch den abgesackten Untergrund entstehen, die schadhafte Fahrbahnoberflächen und den Kanalschachtabdeckungen, die wie Erhebungen aus der Fahrbahnoberfläche gedrückt werden. In der Lärmkartierung für unser Wohnhaus werden Lärmpegel von 70-74dB(A) Tags und 65-69dB(A) Nachts erreicht und die Werte liegen deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich. Die Geräuschpegel werden zusätzlich durch eine Abdeckebene vom Verfasser der Lärmkarten abgedämpft. Insbesondere der straßenzugewandte Bereich fällt durch ein lärmreduziertes Farbspektrum auf, was unserer Erfahrung nach sehr unwahrscheinlich ist, da sich in den Gebäudeecken Schallspitzen entwickeln. Die Geräuschpegel aus dem GVZ und dem angeschlossenen Schienennetz werden gar nicht erst von der Lärmkartierung erfasst, obwohl sie nach BPlan (2106, 2036,1984 ...) als Dienstleistungs- und Gewerbegebiet (GE) und Sondergebiet für kombinierten Güterverkehr (SO) ausgewiesen sind und Lärm bis zu 65tags/50nachts dB(A) erzeugt werden dürften. Die Geräusche enden nicht einfach am Stromer</p>	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Siehe Nr. 152</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Bereich der Verortung in der DIPAS-Beitragskarte befindet sich das Wohnhaus teils gemäß der Straßenlärmmkartierung im Pegelband 65-70 dB(A) über den 24-Stunden-Zeitraum.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortsetzung:</i> Berg. Der unnötige LKW Suchverkehr wurde nicht abgewendet, ein elementarer Aufbau einer Infrastruktur, die den Ortsteil Strom entlasten sollte, ist bis heute nicht erfolgt. Ebenfalls wurden keine Lärmwerte aus Windenergie erfasst, die in der Tagessumme weitere Immissionen herbeiführen. Einen Ort und Zeitpunkt der Stille oder wenigstens einer geringen Geräuschkulisse gibt es in unserem Wohnbereich nicht mehr. Wir fordern Sie auf, endlich den gesundheitsgefährdenden Lärm auf der Stromer Landstraße zu reduzieren. Ein Fahrverbot für LKWs auf der Stromer Landstraße ist die notwendige Konsequenz, die wir einfordern. Die komplette Infrastruktur ist nicht in der Lage diese Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Die Stedinger Brücke hat ihr Belastungsende erreicht. Die Stromer Landstraße hat eine zu geringe Fahrbahnbreite, der Unterbau der Fahrbahn ist unzureichend und der Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und dem zu kleinen kombinierten Rad und Fußweg ist nicht ausreichend und einige LKWs rutschen auch schon mal in den Seitenraum ab.. Die Verkehrszahlen, und damit der Lärm vor unserer Haustür, werden noch um ein Vielfaches in die Höhe gehen, wenn der Wesertunnel A281 eröffnet wird. Diese Zahlen wurden hier nicht mit aufgegriffen.</p>	
162	Vahr	Verkehrslärm	Bürgermeister-Spitta-Allee zwischen Schwachhauser Heerstr. und Kürfürsten Allee	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
163	Vahr	Lärm Gartenstadt Vahr	Ich wohne in der Undeloh Str. Wir werden hier quasi von Lärm eingekesselt. Von der Vahrerstr aus haben wir den Lärm der LKW und Posern und aus Hemeligen schallt der Bahnverkehr rüber. Besonders schlimm sind die leeren Autotransporter die ins Mercedes Werk fahren.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
164	Vahr	Lärm durch Straßenverkehr	Wegen der viel befahren Straße Kurt-Schumacher-Allee in der Bremer Vahr, sind dort viele Schäden im Belag. Wenn Lkw dort fahren, meist auch mit höchster Kilometer Stundenzahl, scheppert und kracht ist. Es ist so viel auf der Straße auch nachts los, dass zum Teil man in Sommer nicht mit offen Fenster einschlafen kann.	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
165	Vahr	Kurfürstenallee	Es gibt zum einen die Dauerbeschallung des hohen Verkehrsaufkommens. Zum anderen wird die Kurfürstenallee regelmäßig für private Autorennen genutzt. Während der Zeit der großen Fernwärme-Baustelle waren recht leise. Und trotzdem gab es kaum Stau. (Bin selbst Autofahrerin und Anwohnerin).	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
166	Vahr	Straßenverkehr	Sich als Mensch mit jungem Gehör an der Haltestelle zu unterhalten oder andere zu verstehen fällt schwer. Es ist oft extrem laut. 13-17 Uhr.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
167	Vahr	Gartenstadt Vahr Lärm von allen Seiten -	- Es geht hier um den Bereich Visselhöveder Straße. Ich unterscheide hier vermeidbaren und nicht vermeidbaren Lärm (bzw. letzter ist nicht so leicht zu reduzieren). Zur letzten Kategorie zähle ich die Einsätze von Rettungsdienst, Polizei und Feuerwehr, vor allem auf der Julius-Brecht-Allee sowie weniger von der Vahrer Straße, gelegentlicher diffuser dröhnender Lärm durch die Bahn aus der Richtung Steubenstraße. Vermeidbar bzw. reduzierbar wäre der Lärm durch die Kleingärtner. Diese dürfen außerhalb der Brut- und Setzzeit 8 (!!!) Stunden am Tag maschinengetriebene Gartengeräte verwenden. Das ist viel zu viel. Stellen sie sich vor, dass von 200 Kleingärtnern jeder auch nur einmal in der Woche davon Gebrauch macht ... Desweiteren entsteht außerhalb der Brut- und Setzzeit oft Lärm durch angeblich notwendige Maßnahmen der Gewoba und der UBB. Im Herbst gibt es hier zeitweise nahezu täglich einen Laubbläser, sowie andere Pflegemaßnahmen. Darüber hinaus gibt es hier versch. Emissionen ...	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Kein Thema der Lärmaktionsplanung, es handelt sich um ein allgemeines verhaltensbezogenes Problem. Gemäß § 4 BremImSchG zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Störfällen (BremImSchG) dürfen genannte Geräte (zum Beispiel Laubbläser) zwischen 17:00 und 09:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht betrieben werden. Für die Überwachung der Betriebsregelung des § 4 BremImSchG sind die Ortspolizeibehörden zuständig.
168	Vahr	Karl-Kautsky-Straße	Hier entsteht immer Recht viel Verkehr, auch mit der Zu- und Abfahrt zur Richard-Boljahn-Allee, die an der Brücke mündet.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
169	Vahr	Ecke Müdener Str. - Benecken-dorfallee	Alle Fahrzeuge beschleunigen sehr stark (viel Lärm und (zu)hohe Geschwindigkeiten), wenn sie von der Müdener Str. in die Beneckendorfallee einbiegen und beschleunigen. Besonders Auto-Poser mögen diese Strecke. Die Automatik-Getriebe der BSAG-Busse drehen teils sehr hoch. Der Übergang von Teer zum Kopfsteinpflaster auf der Müdener Str. hat einen sehr hörbaren Höhenunterschied. Diese Kante sollte glatt gezogen werden oder am besten die ganze Müdener Str. geteert werden. Die Bahnstrecke nebenan könnte eine Lärmschutzwand vertragen.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18</p> <p>Bremer Straßenbahn AG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozilaräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Dies ist in diesem Fall in der 40. Kalenderwoche über eine Fahrdienst-Info erfolgt. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Aufgrund der hohen Kosten kommt die Umgestaltung der Fahrbahnoberfläche in der Regel nur in Betracht, wenn ein Straßenbelag ohnehin erneuert werden muss (zum Beispiel durch Straßenschäden oder infolge von Kanalsanierungen) oder der Straßenraum umgestaltet wird.</p>
170	Vegesack	Verkehrslärm A270 Bereich AS Vegesack Hafen	Doppelte Lärmbelastung im Bereich An der Aue und Overbecks Garten durch Lage im Dreieck A270 und Bahnlinie Vegesack-Farge.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
171	Vegesack	Lärmbelastung Overbecks Garten	hohe Lärmbelastung, Dauerbaustelle Herrmann-Fortmann-Str	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
172	Veogesack	Bus und PKW Lärm und Vibrationen, Sagerstraße in Veogesack	<p>Die Sagerstraße verbindet den Bahnhof/Busbahnhof mit dem Einkaufszentrum in Veogesack und leidet sehr stark unter den negativen Folgen des Busverkehrs. Große Gebäude haben ihr den Charakter einer Schlucht/Eindruck einer unattraktiven Schnellverbindung für den Nahverkehr verliehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Tempolimit von 30 km/h wird oft nicht eingehalten. Besonders Busse fahren regelmäßig schneller (bis zu 50km/h) • Die schnell fahrenden Busse sind extrem laut und fahren nur wenige Meter von Wohnungsfenstern entfernt durch die Straße. Einwohner müssen ihre Fenster geschlossen halten. Wegen der Schlucht artigen Form der Straße hängen die Abgase lange in der Luft • Auch treten Vibrationen/unterirdischen Schockwellen auf, wenn Busse schnell über die Unebenheiten im Straßenbelag fahren, die weit in die Seitenstraßen strahlen und in den Häusern zu spüren sind • Lockere Gullydeckel, verformte Kopfsteinpflaster-Überquerungen sorgen für Lärm/Vibrationen • Es gibt es kaum Straßenbäume, die akustisch vorteilhaft 	<p>BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozialräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Dies ist in diesem Fall in der 40. Kalenderwoche über eine Fahrdienst-Info erfolgt. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p> <p>hanseWasser Bremen GmbH: In der Sager Straße wurde kein Geklapper festgestellt. Erneuerungen sind jedoch unabhängig.</p>
173	Veogesack	Lärmbelastung in 30er-Zone	<p>Die Fährer Straße/Beckstraße in Bremen-Nord werden permanent genutzt, um die Meinhard-Löffler-Straße zwischen Beckedorf und Veogesack in beiden Richtungen zu umgehen. Dadurch kommt es in der genannten 30er-Zone nicht nur zu einer Lärmbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern auch durch zu schnell fahrende Autos. Der gerade Verlauf und die Breite der Fährer Straße laden dazu ein, diese mit erhöhter Geschwindigkeit zu durchfahren. Darüberhinaus stört der Straßenlärm der Meinhardt-Löffler-Straße, der Hammersbecker Straße und der A270.</p>	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
174	Veogesack	Fährer Straße: Massive Lärmbelastung durch erhöhtes Verkehrsauf- kommen im Straßenverkehr einer 30er Zone	Die Fährer Straße/Beckstraße in Bremen-Nord werden permanent genutzt, um die Meinhard-Löffler-Straße zwischen Beckedorf in beide Richtungen sowie die Hammersbecker Str. zu umgehen. Dadurch kommt es in der genannten 30er-Zone nicht nur zu einer massiven Lärmbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern auch durch zu schnell fahrende Autos. Der gerade Verlauf und die Breite der Fährer Straße laden dazu ein, diese mit erhöhter Geschwindigkeit zu durchfahren. Darüberhinaus gibt es massive Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr der Nordwest-Bahn, durch den Straßenlärm der Meinhardt-Löffler-Straße, der Hammersbecker Straße und der A270.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
175	Veogesack	Fährer Straße	Die Fährer Straße und die Beckstraße in Bremen-Nord werden permanent genutzt, um die Meinhard-Löffler-Straße zwischen Beckedorf und der Hammersbecker Str. zu umgehen. Dadurch kommt es in der genannten 30er-Zone nicht nur zu einer massiven Lärmbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern auch durch zu schnell fahrende Autos. Die Tatsache, daß durch diese beiden Straßen der einzige Zuweg zum Fitnessstudio "Fitnesspark Aumund" verläuft, verbessert die Situation nicht. Da der Verlauf der Fährer Straße abschüssig ist, läd sie so manchen Fahrer dazu ein, diese mit erhöhter Geschwindigkeit zu durchfahren.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
176	Vegesack	Vegesack Abschnitt Zollstraße zwischen Aumunder Feldstraße und Borchshöher Straße	Die Situation ist mittlerweile unerträglich geworden. Das Verkehrsaufkommen steigt und steigt. Man hört und spürt den Verkehr selbst im Haus. Es ist z.T. schwierig aus der eigenen Grundstückseinfahrt zu kommen. Und gefährlich zugleich auch weil Fahrräder und E-Scooter den Fußweg benutzen und sich PKW und LKW nicht an Tempo 30 halten. Nicht zu vergessen, daß es sich hier auch um einen Schüler-/Kitaweg handelt. Seit Jahren wird die Politik aufgefordert diesen Zustand zu ändern. Stattdessen sind kontraproduktiv in der Borchshöher Straße Fahrbahnverengungen abgebaut und die Straße neu asphaltiert worden. Eine Einladung für jeden Autofahrer "mal eben schnell" durch ein ehemals ruhiges alt angestammtes Wohngebiet zu fahren, obwohl vor der Einmündung rechts in die Hammersbecker Straße bereits ein riesengroßes Verkehrsschild steht mit den Hinweisen "ALLE Richtungen rechts ab" und das geradeaus eine Tempo-30-Zone beginnt. Bereich nur für Anlieger frei, alternierendes Parken, Fahrradweg = Lösung	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
177	Vegesack	Lärmbelästigung durch Autobahn A 270 Bereich Margaretenallee/ Löhstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund Ihres Angebots zum Thema Lärm möchte ich wiederholt folgendes anmerken: Die rückwärtige Bebauung unseres Hauses in der Margaretenallee liegt nur ca. 10 Meter von der vorbeiführenden Autobahn A270. Eine sogenannte Lärmschutzwand ohne jegliche Funktion von 2,5 Meter Höhe ist vorhanden. Eine Nachrüstung in unserem Bereich ist bisher nicht erfolgt. Die selbstgemessene Lärmbelästigung erreichen am Tag zwischen 60 und 70 dB. Die abendlichen und nächtlichen Poser- und Motorradrennen sind hier nicht berücksichtigt. Weiter ist zu beachten, dass es sich hierbei nicht um einen stündlichen Flugzeuglärm, nicht um wiederholte, halbstündige Zug-Durchfahrten oder um kurzzeitigem Fabrik- oder Baulärm handelt. Hier handelt es sich um Verkehrslärm, der ohne Pause 20 Std. am Tag in die anliegenden Grundstücke schallt. Seit über 30 Jahren können die Gärten in keiner Weise genutzt werden. Die Fenster zu dieser Straßenseite können nicht geöffnet werden. Eine Unterhaltung ist nicht möglich! Weiteres könnte hier noch ausführlich beschrieben werden. Um dieses hier vorerst abzukürzen biete ich folgendes an: + Genanntes Grundstück kann für Ortsbesichtigung betreten werden + Für erneute Messungen steht dieses ebenfalls zur Verfügung + Behörden-Korrespondenz kann eingesehen werden + Diverse Presseberichte liegen zur Ansicht vor + Vorschläge zur Lärmdämmung + Berichte von Gesundheit Schäden Viele Grüße</p>	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18</p>
178	Vegesack	Lärm und Verkehrsbelästigung	<p>Die Fährerstr.und Beckstr.sind zwar eine Tempo 30 Zone, das findet aber kaum bis keine Beachtung. Weder die Fitnessstudiobesucher, die wohl auch die Motorenfitness ihrer überdimensionierten SUV`s erproben, noch die Elterntaxis. Nachdem die eigenen Kinder in der Schule Fährerstr. sicher abgeliefert wurden, braust so manche Mutter oder Vater schnell (zu schnell) weiter. Andere Kinder, welche mit dem Fahrrad kommen oder zu Fuß zur Schule gehen, werden dadurch extrem gefährdet. Sollten dann noch die Schranken der Nordwestbahn geschlossen sein, wird kein Motor abgestellt, damit ja keine Sekunde vergeudet wird, und man in Rennfahrermanier lospreschen kann.</p>	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
179	Vegesack	Reduzierung des Verkehres in der Fährer Straße	Die Fährer Straße wird als Alternative zur Meinert-Löffler-Straße genutzt, also als Umgehungsstraße. Es ist ein total hohes Verkehrsaufkommen womit auch eine hohe Lärmbelastung einhergeht. Wir würden uns für eine Beruhigung einsetzen zB durch eine Einbahnstraßenregelung aus der Richtung der Beckstraße.	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Problem ist nachvollziehbar und auch schon bekannt. Für Maßnahmen ist Amt für Straßen und Verkehr zuständig.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Die Einbahnstraßenregelung wird geprüft. Der Beirat ist zu beteiligen.</p>
180	Vegesack	Fährer Straße als Durchgangsstraße	Die Wohnqualität in der Fährer Straße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen stark belastet. Die 30er-Zone wird als vermeintlich schnellerer Weg genutzt, um die Meinhardt-Löffler Straße zu umfahren. Durchfahrende Autos missachten dabei die Geschwindigkeitsbeschränkung. Rücksicht auf Anwohner:innen wird genauso wenig genommen, wie auf Fahrradfahrer:innen oder Kinder auf ihrem Schulweg. Seit Jahren bemühen sich die Anwohner:innen um die Aufmerksamkeit der Stadtteil-Politik. Bisher liefen diese Versuche ins Leere. Ein Interesse, an der wachsenden Lärmbelastung etwas zu ändern, scheint politisch nicht gewollt. Nur an Sonn- und Feiertagen ist von dem eigentlich dörflichen Charme der Straße noch etwas zu spüren. Wir fordern endlich Aufmerksamkeit durch die Politik! Um eine Beruhigung der Verkehrssituation zu erreichen, sowie die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität zu erhöhen, bräuchte es eine Einbahnstraßenregelung. Derzeit ist die Beckstraße wegen einer Baustelle gesperrt. Dies beruhigt den Verkehr. Zudem muss deutlich auf die Geschwindigkeitsbeschränkung hingewiesen werden: Erneuerung des kaum mehr lesbaren 30er-Schildes (dies wurde uns Anwohner:innen bereits vor zwei Jahren in einer Beiratssitzung zugesagt), feste Installation einer Geschwindigkeitsmesstafel, sowie eine große 30 auf der Fahrbahn (siehe Bockhorner Weg). Um den Rennstreckencharakter aufzuheben, fordern wir eine Verkehrsberuhigung durch Bepflanzungen. Besser wäre eine Verengung der kompletten Straßenbreite.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Piktogramme und die Einbahnstraßenregelung werden geprüft. Der Beirat ist zu beteiligen.</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
181	Veogesack	Lärm, Sagerstr. in Veogesack	Pkws und Busse die mit erhöhter Geschwindigkeit die Sagerstr. rauf und runter rasen. Als Anwohner der Jaburgstr. ist es nicht mehr möglich, Fenster zu öffnen oder im Garten zu sitzen.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p> <p>BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozilaräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Dies ist in diesem Fall in der 40. Kalenderwoche über eine Fahrdienst-Info erfolgt. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p>
182	Veogesack	Lärmaktionsplan - Lärmbelästigung in der Lindenstr. vornehmlich in Höhe der Häuser 83-91 durch eine beschädigte Fahrbahndecke	Sie bitten um Beteiligung/Hinweise der Bürger im Rahmen der Thematik Lärmbelästigung in Bremen. Die Lindenstraße ist eine Hauptverkehrsader in Bremen-Nord. Wir haben eine 24-stündige Dauerbelästigung durch den Busverkehr und des allgemeinen Straßenverkehrs. Seit Jahren ist die Fahrbahndecke beschädigt und gekennzeichnet durch Verkehrsschilder des allgemeinen Gefahrenbereiches. Speziell durch Querrillen in der Fahrbahn (Haus 87/89) sowie durch grobstellige Ausbesserungen der Fahrbahndecke werden die Anwohner seit Jahren durch erheblichen Lärm traktiert/beeinträchtigt. Trotz wiederholter Anfragen bei der entsprechenden Behörde erfolgte keine Nachbesserung oder Erneuerung der Fahrbahn. Ich bitte um entsprechend Beachtung.	<p>BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozilaräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Dies ist in diesem Fall in der 40. Kalenderwoche über eine Fahrdienst-Info erfolgt. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach.</p> <p>Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.</p>
183	Veogesack	Buslärm in der Sagerstraße, Veogesack	Busse und auch PKWs fahren zu schnell und verursachen viel Lärm zum Leid der Anwohner. Tempo 30 wird oft nicht eingehalten. Bitte verkehrsberuhigende Maßnahmen einführen.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
184	Walle	Hinweis zu nächtlichem Lärm	Wir wohnen in der Schifferstr. (Hausnummer entfernt) (Utbremen) und können nachts nicht bei offenem Fenster schlafen weil von der Hansestraße insbes. früh morgens (ca. ab 5 Uhr) LKW-Verkehr zu uns herüber schallt. Die Gewoba-Häuser gegenüber bilden keinen geschlossenen Riegel zur Hansestraße. Tagsüber und abends wird die Naherholung im Hansegarten (Utbremer Grün, neben dem Hochhaus Schifferstr. 21) erheblich durch den teilweise schnellen Kraftverkehr eingeschränkt.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
185	Walle	Nordstrasse	Nordstrasse Höhe Bremerhavener/Emder Str. durch Lkw etc ständig ab 6 bis 20 starker Lärm. Dazu kommen noch div. Motorradrennen. Lautes anfahren, lautes bremsen. Unerträglich.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Nordstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Für die Herausnahme aus dem Lkw-Führungsnetz ist ein Bürgerschaftsbeschluss notwendig. Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18
186	Walle	Lautstärke in Wohnstrasse	Die Lautstärke durch Autos hat erheblich zugenommen. Auch nachts.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
187	Walle	Lärm in der Vegesacker Straße, Walle	Sehr geehrte Damen und Herren, diese Mail kommt ganz kurzfristig und aus der Hüfte, nachdem ich gerade von Ihren Vorhaben erfahren habe. Die Vegesacker Straße in Walle wirkt, innerhalb einer 30 km/h-Zone, ja zunächst ganz putzig, aber der Teufel steckt im Detail: Relativ wenig Verkehr tagsüber, der sich aber weder um die Vorfahrt der Seitenstraßen, noch um die SchülerInnen und Schüler der "Schule an der Helgolander Straße" (de facto aber Vegesacker Straße) schert. Dieser relativ wenige KFZ-Verkehr aber dreht deshalb richtig auf - der Lärm ist nur Symptom regelmäßiger und offenbar erheblicher Geschwindigkeitsübertretungen. Dies wird abends und nachts noch ärgerlicher. Dann wird hier richtig Gas gegeben, und auch die Straßenschwellen verkommen zu bloßer Deko. Die Lebensqualität in der Straße sinkt durch die einstig allein autogerechte Neugestaltung der Straße vor knapp 20 Jahren. Es gibt aber Alternativen, und ich darf Sie ausdrücklich ermutigen, diese konstruktiv zu prüfen. In o.g. Schnelle dutzend Dank und beste Grüße	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
188	Woltmershausen	Verkehrslärm Woltmershausen	Extremer Verkehrslärm im Wohngebiet rund um den Wohnraum Auf dem Bohnenkamp , Am langen Brink, Visbecker Str. Pestruper Weg Goldenstedter Weg Dötlinger Str Am Schweersort Vielen Dank	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
189	Woltmershausen	Lärmschutz für Woltmershausen	Ich wohne seit 1980 im Stadtteil Woltmershausen, Im Langen Brink. Einst umgeben von Kleingärten und vielen alten Bäumen, die den diversen Bauvorhaben weichen mussten. Seit dem stetigen Ausbau und Erweiterung vom GVZ, Hafen und der BAB 281, ist es mit der idyllischen Natur und Ruhe vorbei. Dem gemütlichen Stadtteil, nahe Zentrum, wurde die Lebensqualität genommen und es ist sehr laut geworden. Aus diesem Grund fordere ich verbesserten Lärmschutz für Woltmershausen!	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
190	Woltmershausen	Extreme Lärmbelastung Rablinghauser Landstraße	Verkehrslärm durch sehr hohes Verkehrsaufkommen zum Lankenauer Höft/Weseruferpark. Zusätzliche Lärmbelastung durch den Neustädter Hafen und die A281.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
191	Woltmershausen	Extreme Lärmbelastigung Stromer Str. durch hohes Verkehrsaufkommen, BSAG, LKW und sonstige Raser	In der Stromer Straße gilt 30 km/h und ein Durchfahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen. Es gibt Piktogramme auf der Straße, eine Querungshilfe am Deich/Flutgraben sowie eine "Verengung" der Straße durch Parkplätze sowie seit Dez. 22 eine mobile Geschwindigkeits-messtafel. NUTZT ALLES NIX, es wird gehupt, gepöbelt und gerast. Täglich fahren LKW, Baumaschinen, Fahrzeuge mit Anhänger, zahlreiche „Leerfahrten“ der BSAG, Linienbusse der BSAG, PKW und Raser durch die Straße. Die wenigsten halten sich dabei an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h - auch nicht die BSAG!. Von dem Verbot der Durchfahrt für LKW ganz zu schweigen. Zum Verkehrslärm kommt der schlechte Zustand der Straße: insbesondere durch den Schwerverkehr (Busse, Baufahrzeuge, LKW) werden starke Erschütterungen auf die Gebäude übertragen - Schäden in und an den Gebäuden in der Folge. Verkehrslärm und Erschütterungen = EXTREME LÄRMBELÄSTIGUNG!	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Lkw-Verbot liegt vor - für die Regeleinforderung ist der Senator für Inneres und Sport zuständig. Geschwindigkeitsüberschreitung/Posing --> Der Senator für Inneres und Sport BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozialräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach. Dazu waren beispielsweise mehrfach Gruppenleitende vor Ort. Diese konnten bei den Stichproben aber keine Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellen. Wir bitten darum, uns möglichst konkrete Hinweise auf eventuelle Verstöße zu geben damit wir diesen nachgehen können. Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
192	Obervie-land	bushaltestelle	bei mir vor der tür stehen minuten lang die linienbusse an der haltestelle, weil die da einen 3 minuten Zeitpuffer bekommen. zuerst hieß es seitens der bsag, das wäre wegen der umbau maßnahme an der karl-carstens-brücke, aber das ist fast 2 jahre her. viertelstündlich steht mit laufendem motor der bus 3 minuten an der haltestelle, macht 12 minuten pro stunde und allein auf 10 stunden am tag, macht das 120 minuten! die lärmbelästigung ist tagtäglich extrem!	BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozilaräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach. Dazu waren beispielsweise mehrfach Gruppenleitende vor Ort. Diese konnten bei den Stichproben aber keine Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellen. Wir bitten darum, uns möglichst konkrete Hinweise auf eventuelle Verstöße zu geben damit wir diesen nachgehen können.
193	Woltmershausen	Verkehrslärm Rablinghausen	Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Rablinghauser Landstr. kommt es zu starker Lärmelastigung. Im Bereich des Pflegeheims ist es für die Bewohner kaum möglich unversehrt die Straße zu überqueren. Dies auch, weil die Geschwindigkeitsbegrenzung so gut wie nicht eingehalten wird. Sehr oft verirren sich große Lkw's (Schwerlastverkehr - keine Baustellenfahrzeuge) in den Stadtteil.	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
194	Woltmershausen	Straßenlärm	Die Woltmershauser Straße wird in den Abend- und Nachtstunden von Autofahrer:innen gern für schnelles fahren genutzt. Hochmotorige Fahrzeuge verursachen starken Lärm, der in den angrenzenden Quartieren für Ruhestörung sorgt	Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1
195	Woltmershausen	Lärmelastigung durch Erschütterungen / BSAG-Busse + LKW in der Stromer Straße	Die Stromer Str. leidet täglich unter starkem Verkehrslärm, aber bei besonders schweren Fahrzeugen, kommt Lärm durch Erschütterungen noch hinzu. Der Straßenbelag ist in keinem guten Zustand: insbesondere die zahlreichen schweren Busse der BSAG, LKW sowie Fahrzeuge mit Anhänger "rumpeln" über die Straße. Man hört den Verkehrslärm nicht nur, dank maroder Straße spürt man den Lärm sogar. Mal abgesehen von den Schäden an den Gebäuden durch Dauer-Beschallung und Erschütterungen. Wie wäre es, die Straße zu sanieren, dass der Straßenbelag dieser hohen Dauer-Verkehrsbelastung durch Schwerverkehr stand hält und die Straße im Slalom (Verteilung der Parkplätze) anzulegen, so dass alle Verkehrsteilnehmer gezwungen wären, langsam zu fahren?	Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.

Anlage 5.1: Straßenverkehr ohne Autobahn und Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
196	Woltmershausen	Lärm Autoposer und Musikveranstaltungen	Hallo, ich finde es eine sehr gute Idee, einen Lärmaktionsplan für die Stadt Bremen zu erstellen. Ich selbst wohne seit vielen Jahren in Woltmershausen, an der Grenze zu Rablinghausen. Was mich sehr stört sind die geposten Motoräder und Autos, die einen großen Lärm verursachen und die man jetzt zum Frühlingsanfang wieder bei gutem Wetter vermehrt hört. Was in dieser Jahreszeit auch wieder vermehrt zu hören sein wird, sind die Openairmusikveranstaltungen. Vor allem die Bässe sind verstärkt zu hören, auch bei geschlossenen Fenstern, runtergelassenen Rolläden und Oropax in den Ohren dringen sie zu mir durch. Diese ganzen Lärmpegel, vor allem von Frühjahr bis zum Herbst sind für mich unerträglich und machen mir in dieser Zeit meine Stadt Bremen immer unbewohnbarer.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bei Veranstaltungen und Freiluftpartys handelt es sich nicht um Umgebungslärm im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Grundlage für Freiluftpartys ist das Freiluftpartygesetz, ein Ortsgesetz über nicht kommerzielle spontane Freiluftpartys. Zuständigkeit für die Anmeldung und Beschwerden ist das Ordnungsamt. In Bremen gibt es seit Februar 2023 einen Austausch Veranstaltungslärm verschiedener Genehmigungsbehörden mit dem Ziel, Beschwerdelagen zu verhindern und vorhandene Beschwerdelagen zu entschärfen.</p>
197	Woltmershausen	Verkehrslärm + Erschütterungen durch BSAG Busse / Stromer Straße	Die Busse der Linien 61, 62 und 24 sowie diverse weitere als BSAG Busse und Betriebsfahrzeuge (damit eigentlich untersagter Schwerverkehr über 7,5t) deklarierte Leerfahrten missachten ständig die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Stromer Straße. Ja, die Straße zwar schön breit und abschnittsweise gerade - aber das ist keine Einladung schneller als erlaubt zu fahren. Elektrobusse sind zwar nicht mehr so laut, aber aber dafür schwer - und zu schnell. Das ist Verkehrslärm plus Lärm durch die ständigen Erschütterungen, wenn Busse - gerne auch in dichter Folge, durch die Stromer Straße fahren. Wie wäre es, baulich - mit beispielsweise Schwellen oder der Verengung der Fahrbahn oder durch fahren im Slalom (Parkplätze rechts und links), die Busse/Fahrzeuge daran zu hindern, zu schnell zu fahren?	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p> <p>BSAG: Unserer Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Aushänge in den Pausen- und Sozilaräumen weisen zudem auf besondere oder kurzfristige Tempolimits hin. Angesichts von fast 40 Linien und mehr als 480 Kilometer Linienlänge ist es aus personellen und organisatorischen Gründen leider nicht möglich, die Einhaltung der bestehenden Tempolimits tagtäglich zu kontrollieren. Die BSAG geht aber allen Hinweisen zu Verstößen, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen, nach. Dazu waren beispielsweise mehrfach Gruppenleitende vor Ort. Diese konnten bei den Stichproben aber keine Geschwindigkeitsüberschreitungen feststellen. Wir bitten darum, uns möglichst konkrete Hinweise auf eventuelle Verstöße zu geben damit wir diesen nachgehen können.</p>
198	Obervieland	Beirat Overvieland	[...] 2. Mit der Einführung des Tempolimits in 2012 mit Tempo 30 km/h werktags von 6 – 22 Uhr auf der Kattenturmer Heerstraße ist festzustellen, dass sich Verkehrsteilnehmer vermehrt nicht an das Tempolimit halten. Aus diesem Grund sind häufigere Kontrollen zur Überwachung des Tempolimits und somit zur Erhaltung der Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahme notwendig.	<p>Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 1</p>

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
1	Osterholz	Windrichtung und Topographie nicht berücksichtigt	Im westlichen und nördlichen Teil des Ortsteils Blockdiek ist in den Monaten März-Juli eine enorme Lärmbelastung durch die BAB A27 gegeben. Das hängt zum einen mit der dann vorherrschenden Windrichtung zusammen, die den Lärm über die Lärmschutzwand in den Ortsteil ca. 400 - 500 m hinter die Lärmschutzwand trägt. Zum anderen summiert sich der Lärm, der auf dem Abschnitt Parkplatz Achterkämpe bis Anschlussstelle Vahr entsteht, weil dieser Abschnitt genau in Windrichtung liegt und hinter der dann folgenden Kurve der Ortsteil Blockdiek. Gleichzeitig sorgt die Topographie dafür, dass die Autobahn in dem Abschnitt höher ist als die Lärmschutzwand! Man kann dies von der Fußgängerbrücke Paul-Singer-Straße mit Blick nach Süden genau erkennen. Man kann dann in 500 m Entfernung jeden einzelnen Reifen auf den Dehnungsfugen der Betonplatten laut hören. Die Wand müsste hier entsprechend erhöht werden.	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. Die Autobahngesellschaft plant, in den nächsten Jahren alle bremischen Autobahnabschnitte auf Maßnahmen zur Lärmsanierung zu prüfen. Ein konkretes Zeitfenster für den genannten Autobahnabschnitt kann nicht genannt werden.
2	Burglesum	A 270 Bremen Burglesum	Die Autobahn A 270 verläuft quer durch Bremen Nord, zum Teil in unmittelbarer Nähe zu privaten Wohnbaugebieten. Die Anwohner sind dadurch erheblich durch Verkehrslärm betroffen. Bis Ende 2021 war die Stadtgemeinde Bremen, ASV, für die Autobahn zuständig. Eine bereits in 2014 vorgenommene Lärmschutzerneuerung durch das ASV erbrachte überhaupt keine Verbesserung (vgl. aktuelle Werte der Lärmkartierung für die Streckenabschnitte A 270 Burglesum). Die A 270 steht nun in der Baulast der Autobahn AG. Diese sieht aktuell keinen Handlungsbedarf, Zitat" es ist freiwillige Leistung des Bundes". Lärmbelästigung ist ein gesundheitliches Risiko für die Anwohner - hieraus keine Verpflichtung zum Handeln und keine Maßnahmenplanung abzuleiten ist nicht nachvollziehbar.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Freiwillige Lärmsanierung und Lärmkartierung haben unterschiedliche Berechnungsgrundlagen. Auch werden mögliche passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen einer Sanierung bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Insofern lässt sich die Wirkung von Maßnahmen der Sanierung 2014 nicht anhand der Lärmkartierung überprüfen.

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
3	Burglesum	A27 Grambke/Burgdamm/Marßel	Die A27 im genannten Bereich bildet eine mittlerweile unerträgliche Lärmquelle. Wir wohnen seit mehr als 30 Jahren auf dem Marßeler Südhang und können daher die negative Entwicklung bezeugen. Auch die Lärmschutzwände, die allerdings nicht mal durchgehend aufgestellt wurden, haben kaum eine Verbesserung gebracht. Der Verkehrslärm kommt über die Wiesen und Weiden direkt in die Siedlung, wird von Haus zu Haus reflektiert und ist nicht tolerierbar. Bei offenem Fenster zu schlafen ist unmöglich. Durch bessere und durchgehende Lärmschutzwände, aber vor allem der Verlegung von "Flüsterasphalt" anstelle der Betonfahrbahnen, sowie einer deutlichen Geschwindigkeitsreduzierung wäre sicher eine Lärminderung zu erreichen.	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. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung 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) sowie eine Pegelreduzierung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von mind. 2,1 dB(A) nachzuweisen.
4	Blockland	Lärmbelastung an der A27-Carl-Krohne-Straße	Seit dem sechs spurigen Ausbau der A27 sind die Lärmverursacher noch näher an unsere Wohnungen herangerückt. Sinnloser Weise endet die Lärmschutzwand direkt dort wo unsere Wohnungen beginnen.	Siehe Nr. 1
5	Vegesack	Verkehrslärm A 270	In den Gärten und Häusern der Straße Overbecks Garten und An der Aue ist der Verkehrslärm der A 270 teilweise unerträglich. Das Dauerrauschen macht uns sehr zu schaffen und wir wünschen uns eine höhere Lärmschutzwand und Flüsterasphalt. Eine weitere Lärmquelle ist die Ab- und Auffahrt VeGESACK Hafen, die auf die Straße Auf dem Krümpel mündet. Hier fehlt eine Lärmschutzwand gänzlich und der Verkehrslärm geht ungehindert in das Auetal und damit in unsere Gärten. Im Gegensatz dazu wurde an der Ab- und Auffahrt auf der anderen Seite eine Lärmschutzwand erstellt.	Siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
6	Obervieland	Kattenesch und die A1	Gut die Hälfte von Kattenesch leidet unter Immissionen der A1. Bei feuchtem Wetter und Windstille oder Süd-West-Winde entsprechend stärker. Problem ist die an der Landesgrenze endende Lärmschutzwand. Das Tempolimit gilt i.d.R. mittlerweile bis zum Dreieck Stuhr (kam früher erschwerend hinzu). Daher kommt der Lärm ungemindert über den "Kibek-Parkplatz" in Richtung Kattenesch. Das war auch schon bei der Abfrage zum VEP 2013 großes Thema. Leider nichts passiert....	Siehe Nr. 1
7	Vegesack	Entlang der A270 Höhe Auffahrt Löhstraße fehlen Lärmschutzwände	Anders als bei den meisten Rampen (Auffahrten) zur A270 wurde an der Löhstraße keine Lärmschutzwand errichtet.	Die Autobahn GmbH des Bundes: Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Voraussetzung für eine solche Lärmsanierung ist die Überschreitung der im Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans festgelegten Auslösewerte. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden.
8	Vegesack	Verkehrslärm A270 Bereich AS Vegesack Hafen	Doppelte Lärmbelastung im Bereich An der Aue und Overbecks Garten durch Lage im Dreieck A270 und Bahnlinie Vegesack-Farge.	Der Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1
9	Vegesack	A270 Straßenlärm immens	Vor allem unser Garten ist mit 65-69 dB so stark vom Straßenlärm der A270 betroffen, dass wir uns nach kurzer Zeit nicht mehr im Garten aufhalten möchten. Mein Mann und ich haben lärmintensive Berufe. Anstatt uns im Garten erholen zu können, sind wir einer weiteren Lärmbelastung ausgesetzt. Auch im Haus betrifft uns der Straßenlärm sehr: Wir öffnen die Fenster unserer Wohnung nur zu der der Autobahn abgewandten Seite, wenn wir in ruhigen Momenten lüften möchten. Ein weiterer Störfaktor ist das Blaulicht der Krankenwagen, die in der dunklen Jahreszeit die Zimmer hell erleuchten. Flüsterasphalt und höhere Lärmschutzwände wären eine immense Erleichterung und ein Beitrag zu unserer Gesunderhaltung.	siehe Nr. 1
10	Hemelingen	Arbergen	Fluglärm, Autobahn. Züge	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
11	Veogesack	Lärmproblematik in Bremen Nord	Guten Tag, ich nehme Bezug auf den Artikel im Weserkurier-Lokalteil vom 3.3.2023 mit dem Aufruf an die Bürger, sich zur Lärmproblematik zu äußern, und nutze gern die Gelegenheit, auf unser Problem in Bremen-Nord aufmerksam zu machen. Als Anwohner der Löhstraße sind wir besonders von der fehlenden Lärmschutzwand zur A270 in diesem Bereich betroffen. Meine Nachbarn und ich haben uns deswegen in den letzten Jahren schon mehrfach an das Ortsamt und zuletzt im Februar 2022 auch an die Autobahn AG gewandt, bisher ohne Erfolg. Uns wurde nur geantwortet, man werde unser Anliegen prüfen. Diese Antwort auf die letzte Anfrage ist nun über 1 Jahr her. Wir würden uns sehr freuen, wenn hier etwas geschehen würde, und ich persönlich wäre auch bereit, mich an hierfür nötigen Arbeiten (Anpflanzungen?) und Kosten im Rahmen meiner Möglichkeiten zu beteiligen.	siehe Nr. 1
12	Blumenthal	Verkehrslärm	Die Anwohner der Lüssumer Str. 24-30b beklagen sich seit Jahren über den immer zunehmenden Lärm (auch nachts und am Wochenende) verursacht durch starken Verkehr auf der Lüssumer Str. und der BAB A270 zwischen den Anschlussstellen Lüssumer Str. und Wohldstr. In Höhe Burg Blomendal. Die A270 verläuft hier erhöht auf einer Brücke und hat keine Lärmschutzwände. Die Meldung erfolgt auf Anregung des Weser-Kurier am 3.3.2023.	siehe Nr. 1
13	Veogesack	Lärmpegel der A270 St. Magnus Windmühlenstr.	Trotz Lärmschutzwand der Bahn hat der Lärm der A270 in den letzten Jahren stetig zugenommen. Zum einen durch den immer schlechter werdenden Zustand der Asphaltdecke der A270 und durch die vor einigen Jahren neu errichteten Lärmschutzwand auf der gegenüberliegenden Seite der A270. Die Wände sind höher und werfen den Schall zurück über die Lärmschutzwand auf unserer Seite. Das rigorose Abholzen durch die Bahn hat die Sache nicht besser gemacht. Bei Regen wird die A270 noch um ein vielfaches lauter.	siehe Nr. 1
14	Veogesack	Kirchhofstraße, Fähr-Löbendorf	Lärm durch A270	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1
15	Woltmershausen	Lärmbelastigung Visbeker Strasse	Stetig steigende Lärmbelastigung durch die A281.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
16	Woltmershausen	Verkehrslärm A281	Bei entsprechender Windrichtung ist jetzt schon der LKW Verkehr deutlich zu hören. Sollte der Wesertunnel 281 je fertig gestellt werden, ist eine deutlicher Erhöhung des Lärmpegels zu erwarten.	siehe Nr. 1 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.
17	Woltmershausen	Lärmschutz erforderlich	Woltmershausen, Bereich Visbeker Str., Im langen Brink, Am Schwersort, extremer Verkehrslärm,(Eisenbahn, Autobahn)	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1
18	Woltmershausen	Lärmbelästigung Woltmershausen	Die A281 ist extrem laut. Eine Lärmschutzwand ist unabdingbar.	siehe Nr. 1
19	Woltmershausen	Autobahnlärm A281 Woltmershausen	Die Lautstärke von der A281 hat enorm zugenommen in den letzten Jahren. Die Stadt sollte sich über Lärmschutzwände und einen Flüsterbeleg für die Autobahn aussprechen, da die Wohnqualität in der Stadt sehr nachgelassen hat.	siehe Nr. 1
20	Woltmershausen	A 281	Die Autobahn gibt ein permanentes Geräusch ab, welches an Regentagen noch einmal stärker ausfällt. Ein entspanntes Sitzen auf der Terrasse ist leider kaum noch möglich. Auch nachts bei offenem Fenster zu schlafen, ist kaum möglich, weil man jeden LKW hört.	siehe Nr. 1
21	Obervieland	A1 in Arsten	Die A1 in Arsten ist tags-und nachtsüber laut.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1
22	Oberneuland	Autobahnlärm Wohn- und Büropark	Autobahnlärm der A27 im Wohn- und Büropark Oberneuland.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1
23	Obervieland	Starker Lärm aus Richtung Weserbrücke der A1	Insbesondere bei Wind aus Richtung Süden oder Südosten starker, dauerhafter Verkehrslärm von der A1. Lärmschutzwände an der A1 wären wünschenswert.	siehe Nr. 1
24	Burglesum	Autobahnlärm Burg-Grambke	Die Schallschutzwände an der A27 sind nahezu unwirksam bzw. weisen im Bereich der Lesumbrücke Lücken auf.	siehe Nr. 1
25	Horn-Lehe	Straßenverkehrslärm	Von der Autobahn A27 geht eine permanente Lärmbelastung aus. Der Aufenthalt im Garten oder bei offenem Fenster ist beeinträchtigt. Die vorhandenen Lärmschutzwände reichen nicht aus oder sind lückenhaft.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
26	Hemelingen	Die Lärmquellen sind doch bekannt!	Die Lärmquellen sind doch bekannt. Was soll also diese "Bürgerbeteiligung" von der man 10 Tage vor Torschluss in der Zeitung erfährt? Und die Lärmquellen sind auch schon seit Jahren bekannt. In Hemelingen z.B. ist es die Autobahn, die den Stadtteil tief mit Lärm durchdringt, dass das Schlafen mit Frischluft oft nicht möglich ist. Baut endlich eine Lärmschutzwand und wartet nicht erst bis die Autobahn vierspurig ausgebaut wird. Warum meldet Bremen diesen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan nicht als vordringlich an?	siehe Nr. 1
27	Oberneuland	A 270	Liebes Team Ich freue mich sehr über diese Abfrage!. Mit diesem Schreiben möchte ich meinen Unmut über die Lärmbelästigung im gesamten Achterdiek Büropark Oberneuland und Seerosenpark ausgelöst durch den Verkehr der A 27 anbringen! Der Lärmschutz ist teils unvollständig, zu niedrig und leider auf der Brücke Richard Bojan- Allee Autobahn Abfahrt Bremen Vahr, Fußgänger brücke, Ehmckstr einseitig bis gar nicht vorhanden. Am stärksten betroffen von dem Lärm ist bei Westwind (80 %), der Büropark und der Achterdiek! Nachts hat man das Gefühl, die LKWs fahren einem durch den Garten! Vielen Dank für die Umfrage und dass ich nach 20 Jahren hier wohnen angehört werden. Herzliche Grüße (Name entfernt)	siehe Nr. 1
28	Hemelingen	Lärmschutzmaßnahmen beim Autobahnzubringer Hemelingen auf Höhe des Hemelinger Werders	Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommen insbesondere durch LKWs, die von der A1 kommend über Autobahnzubringer Hemelingen und Zum Weserhafen Hemelingen in den Hemelinger Hafendamm fahren, möchte ich Lärmschutzmaßnahmen beantragen. Bisher konnten wir als Anwohner des Hemelinger Zubringers keine Lärminderung aufgrund einer Aufbringung von Flüsterasphalt feststellen. Im Gegenteil, denn im letzten Jahr wurden vom Bremer Umweltbetrieb Baumfällungen vorgenommen, so dass der Lärm sich aufgrund der Rodung von Büschen erhöht hat.	siehe Nr. 1 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen.

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
29	Obervieland	Autobahn A1 zw. AS Hemelingen und AS Arsten	An 365 Tagen im Jahr stellt die A1 im Bereich zw. Hemelingen und Arsten eine unerträgliche Belastung für die Stadtteile Arsten und Habenhausen dar. Verstärkt wird das Ganze bei Ost, Südosten und Südwind. Dann ist kein normales Gespräch mehr möglich. Hier müssen endlich alle Maßnahmen ergriffen werden, um die Menschen zu schützen: Lückenschluss der Lärmschutzwand zwischen Hemelingen und Arsten, Flüsterasphalt und Geschwindigkeitsreduzierung inkl Sektor-Radarmessung. Beim anstehenden Neubau der Autobahnbrücke Hemelingen/Arsten muss der Bedarf für eine Lärmschutzwand verankert werden.	siehe Nr. 3
30	Obervieland	Laute Autobahn A1 im Bereich Kattenesch	Es gibt im Bereich Kattenesch der A1 zwei sehr laute Stellen, die sowohl tags , aber insbesondere nachts stören. 1.) Autobahnbrücke über die Ochtum. Die Dehnfugen in beiden Fahrtrichtungen sowie eine Holperschwelle nach der Brücke in Fahrtrichtung Osnabrück sorgen für Donner- und Schlaggeräusche. 2.). Das Ende der Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Osnabrück ergibt insbesondere bei nasser Fahrbahn ein deutliches Ansteigen der Lärmbelastung. Dieser Wechsel zum Lauten ist sogar am Kattenescher Weg deutlich wahrnehmbar und stört besonders in der Nacht auch die näher daran Wohnenden.	siehe Nr. 1 Der Beitrag zu den Dehnfugen wurde zur Kenntnis genommen.
31	Hemelingen	Lärm Gewerbegebiet und A1	In den letzten Jahren hat der Lärm aus dem Gewerbegebiet Allerhafen deutlich zugenommen. Entnervendes Gepiepe auch an Samstagen. Der Lärm der Autobahn A1 hat ebenfalls deutlich zugenommen. Es ist bei bestimmten Wetterbedingungen, Wind aus Süden, ein Dauerrauschen zu hören. Wir glauben, dass es auch mit kompletten Rodungen des Grüns zu tun hat.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen siehe auch Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
32	Burglesum	Autobahnkreisel Ihlpohl (Kreuzungspunkt A 27 und A 270)	Die riesige und extrem befahrene Autobahn-Kreuzung in Bremen-Burg/Ihlpohl (ehemals Kreisel) ist in Hinsicht auf den Lärm ein riesiges Problem. Auf den Ab- und Auffahrten von A 27 und A 270 staut sich regelmäßig der Autoverkehr. Nach der Ampel wird auf der Autobahn 270 der Motor stark hochgedreht, um auf Geschwindigkeit zu kommen. In Bremen-Burg und Ihlpohl stehen die Wohnhäuser teils sehr nah an der Autobahn. Die Grundstücke reichen fast unmittelbar bis an die Autobahn. So kommt es zu einer extremen Lärmbelastung. Eine deutlich ausgeweitete Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 270 auf 50 kmh vom Beginn neben Kaufland Ihlpohl bis hin zur ersten Abfahrt 7 Bremen-Lesum könnte viel Gutes bewirken.	siehe Nr. 3 Die Autobahn GmbH des Bundes zur angrenzenden Wohnbebauung: 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 Pla-nung berücksichtigt werden.
33	Hemelingen	Verkehrslärm A 1	Der Lärm von der Autobahn ist stets präsent , ein dauerndes Rauschen. Schlafen ist bei geöffneten Fenster nicht möglich .	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
34	Oberneuland	A27 Lärm	Der Lärmschutz der A 27 im Bereich Büropark Oberneuland sollte nach Erweiterung diesen auch eine Anpassung erfahren. Der Autobahn nehmen, ist vor allem in nicht ausgestatteten Bereich, eine große Belastung. Da daher wieder Büropark mit seiner neuen Nutzung, erweitert werden.	siehe Nr. 1
35	Horn-Lehe	Lärm Verkehr A 27, Bremen-Horn	Wir wohnen in dem Ortsteil Horn, Am Rickmers Park. Im Süden grenzt unser Grundstück an die Autobahnüberführung und im Südwesten und Westen hören wir den Verkehrslärm der A 27. Die vorhandenen Lärmschutzwände helfen nur bedingt. Die Brücke über die Autobahn reflektiert den Schall und trägt ihn über die Lärmschutzwand. Gern wird vor der Brücke durch Motorradfahrer noch einmal Geschwindigkeit aufgenommen. Das Ergebnis ist ein besonders hoher Lärmpegel. Wenn es technische Lösungen gibt, um den durch die Brücke verstärkten Lärm zu mindern, wäre eine Veränderung wünschenswert. Ebenfalls könnte eine weitere Reduzierung der zugelassenen Geschwindigkeit und die Verwendung von Flüsterasphalt sinnvoll und hilfreich sein. Mit freundlichen Grüßen (Name, Hausnummer, Emailadresse wurden entfernt)	siehe Nr. 3

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
36	Neustadt	A281 / B75 / Flughafen	Wohne im Bereich Neustadt / Erlenstr.. Steht der Wind ungünstig und kommt aus Süd-West - West, ist schlafen bei offen Fenster nicht machbar. Ein Flugzeug das startet ist da eher nicht das Problem. Das permanente Surren der Fahrzeuge auf der A281 und der B75 ist da wesentlich schlimmer. Manchmal so laut und nervtötend, das ich wie gerädert am Morgen bin. Da keine Erholung in der Nacht statt gefunden hat! Freue mich immer auf Ostwind und Nebel! MfG (Name wurde entfernt)	siehe Nr. 1
37	Neustadt	Lärm der Hochstraße B6 Neustadt	Vor allem tagsüber wird man in der Nähe der Hochstraße B6 Neustadt beschallt. Auch die Aufenthaltsqualität im Hohentorspark leidet unter dem Verkehrslärm.	Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
38	Obervieland	Straßenlärm durch B6n (Autozubringer Arsten)	Der Lärmschutzwall der B6n in Huckelriede und Habenhausen reicht nicht aus um den Straßenlärm auf ein erträgliches Maß zu senken.	Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
39	Findorff	Lärm von der Hochstr. über den Utbremer Ring	Wir wohnen im Schweinfurter Weg und sind ständig durch, insbesondere bei Westwind, durch den Lärm der Fahrzeuge auf der Hochstr. belästigt. Warum gibt auf der Hochstr. keine Lärmschutzwände? Gruß	siehe Nr. 7
40	Findorff	Findorff - Hochstraße Bitte Erlösen sie uns 26.000 Findorffer von Dehnungsfugen-geklapper der Hochstraße	Guten Tag, über die Hälfte der Findorffer leidet unter einem konstantem Geräusch, welches von der Hochstraße als Schall herkommt. Es ist eine konstante Belastung. Daher kann ich auch nicht bei geöffnetem Fenster schlafen. Vor allem Nachts ist es ein stetige Belastung. Im Gespräch mit Nachbarn erzählen viele davon. Irgendwo muss auf mehreren Hochstraßeauffahrten eine Dehnungsfuge auf der Hochstraße sein. Ich vermute im Bereich Utbremer Auffahrt sowie im Bereich Walle Richtung Weserbrücken. Bitte Jeder LKW oder jedes schwere Auto welches darüber fährt macht ein ohrenbetäubendes Geräusch, welches über 1-2 km bis nach Findorff hinein schalt. Bitte stellen sie das ab. Es ist eine der größten Belastungen neben den Zugangsstraßen auf denen nachts häufig mit 70-90 km/h gepasst wird. Dazu eine weitere Meldung. (Name, Adresse, Telefonnummer, Emailadresse wurden entfernt)	Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
41	Huchting	Lärmschutz f.B75 bis Landesgrenze DEL	Nach 2 Jahren Bauzeit für die Brücke Varreler Bäke rollt der Verkehr wieder unermülich. Bei den Baumaßnahmen wurde der letzte Puffer Grün radikal abgeholzt. Der Nachwuchs der Neupflanzungen wird Jahre dauern. Vor Jahren sollte bereits eine Lärmschutzwand zwischen Brücke Heinrich- Plett Allee und Brücke Varreler Bäke Landesgrenze errichtete werden, doch plötzlich war kein Geld mehr in Bremens Töpfen. Nun hat die Autobahn AG (Bund)die B75 übernommen und es ist an der Zeit zu handeln, da das Verkehrsaufkommen stetig wächst.	siehe Nr. 1
42	Hemelingen	Autobahnlärm je nach Windrichtung	Autobahnlärm (A1) je nach Windrichtung verhindert gerade im Sommer das schlafen bei offenem Fenster!	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
43	Obervieland	ewiges Rauschen in Habenhausen	Ich wohne in der Senator-Balcke-Str.(Hausnummer entfernt) (28279 Bremen). Besonders nachts und in ruhigen Momenten hört man ein andauerndes Rauschen und hin und wieder auch ein Poltern / Bollern. Das Rauschen kommt m.E. von der Weserbrücke der Autobahn 1, da hier keine Lärmschutzwände installiert sind und der Schall ohne Probleme über die Weser nach Habenhausen gelangt. Das Poltern kommt von LKW die über die Brückenfugen fahren...lässt sich vermutlich nicht ganz vermeiden.	siehe Nr. 1 Der Beitrag zu den Dehnfugen wurde zur Kenntnis genommen.
44	Vahr	A27 Abfahrt Bremen Vahr / Vahr Nord	Die Autobahn A27 ist im ganzen Bereich der hochgelegenen Abfahrt Bremen Vahr, Neue Vahr Nord, Neue Vahr Südost / Südwest sehr laut (auch Richard-Boljahn-Allee). Flüsterasphalt und höhere, (abgeknickte) Schallschutzwände wie in Hamburg, auch eine geringere Fahrgeschwindigkeit auf der Autobahn wären bestimmt eine Lösung. Zur Hauptverkehrszeit ist der Lärm unerträglich und nachts ist das LKW jaulen und die Reifengeräusche zu laut, sodass mit offenem Fenster schlafen nicht möglich ist. Vielen Dank für die Umfrage.	siehe Nr. 3
45	Blockland	Lärm durch A27	Im Wohngebiet Hollergrund kommt es bei Westwind zu Lärmbelästigung durch die A27.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
46	Blockland	Blockland wird auch bewohnt	Die Carl-Krohne-Str. in der ehemals eine Justizvollzugsanstalt betrieben wurde, ist als Wohngebiet nicht anerkannt. Obwohl die Stadt selbst kurz vor der Jahrtausendwende die ehemaligen Dienstwohnungen an private NutzerInnen verkauft hat wurde nie eine Planung zum Schutz der dort wohnenden durchgeführt. Die BAB 27 wurde sechsspurig ausgebaut der Lärmschutz wurde aber nur auf kleine passive Maßnahmen begrenzt und bezuschusst. Die Belastung steigt mit dem steigenden Verkehr und dem geringen natürlichen Bewuchs kontinuierlich. Das Naherholungsgebiet und Schutz von Mensch und Tier müssen hier dringend neu betrachtet werden und Maßnahmen angepasst werden	siehe Nr. 1
47	Obervieland	Lärm des Autobahnzubringers der A281 zwischen Neuenlanderstraße und A1	Der Lärmschutz des Autobahnzubringers der A281 von der Neuenlanderstraße zur A1 in Arsten ist vollkommen unzureichend. Durch die Fällungen vieler Bäume hat sich der Lärmpegel schon jetzt enorm erhöht. Wenn die A281 vollends fertig gestellt ist, wird der Lärm in diesem Abschnitt noch einmal massiv ansteigen. Neben der Tatsache, dass der besagte Autobahnzubringer eigentlich selbst Autobahn ist, was eigentlich ein neues Planfeststellungsverfahren zwingend vorschreibt, sind autobahnädequate Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen.	siehe Nr. 1
48	Horn-Lehe	Lärm im Naherholungsgebiet Rhododendropark	Der Lärm durch die A27 im Rhododendron-Park und auch in den angrenzenden Wohngebieten ist in den letzten 20 Jahren zunehmend und unerträglich geworden. Auch die Marcusallee wird durch neue große Wohngebiete in Oberneuland zunehmend befahren, leider hat man bei der letzten Asphaltierung Anfang der 2000er auf der Marcusallee deutlich gröberen und damit lauterem Belag gewählt, was die Lärmbelastung zusätzlich steigert. Bauherren in der Nähe der A27 werden dazu gezwungen Lärmschutzglas auf den Balkonen anzubringen.... Warum wird nicht seitens der Regierung alles dafür getan die Lärmemission zu senken?!? Schallschutz innerhalb von Wohngebieten an Autobahnen durch: Flüsterasphalt, effektive Schallschutzwände, Temporeduktion. Flüsteraphalt aber gerne auch auf viel befahrenen innerstädtischen Straßen.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
49	Vahr	Lärm durch A27 Neue Vahr Nord	Vielen Dank für die Umfrage. Mit diesem Schreiben möchte ich und meine Nachbarn über den Lärm und die Lärmbelästigung im Neubaugebiet Johanna-Kirchner-Weg, in der Neuen Vahr Nord durch den Verkehr der A27 berichten! Der Lärmschutz ist zu niedrig und teils lückenhaft. Auf den Brückenrampen und auf der A27-Brücke Richard Bojan-Allee/Franz-Schütte-Allee Abfahrt Bremen Vahr, die ja höher gelegen ist, wird der Schall weit über die Häuser gestreut, außerdem ist die Lärmemission durch die Breite der Brücke und den hohen Abstand zu den Schallschutzwänden weitaus größer. Durch den "Tunneleffekt" in der A27-Kurve bei Blockdiek und die nördlich gelegene, offene Golfanlage wird der Lärm weit in die Neue Vahr Nord geleitet. Die alte, raue Betonfahrbahn ist alles andere als Schallabsorbierend, sondern verstärkt noch die Abrollgeräusche. Man das Gefühl, die LKWs/PKW fahren im Garten. Im Garten sitzen ist keine Erholung mehr. Der Lärm lässt einen nicht schlafen. A27--> 80km/h. Grüße (Name entfernt)	siehe Nr. 1
50	Hemelingen	A1 Autobahn Arbergen	Starke Lärmbelästigung bis spät in die Nacht durch Autobahn A1 Arbergen-Hemelingen, verstärkt durch ständigem Westwind, es wird ein besserer Lärmschutz erwartet. Nicht ausreichend Lärmschutz vorhanden Flüsterasphalt, Geschwindigkeit, Lärmschutzwände oder ähnliche Schutzmaßnahmen sind erforderlich , in anderen Bundesländern klappt das auch.	siehe Nr. 3
51	Obervieland	Autobahnlärm A1	Tagsüber und insbesondere in der Nacht sehr lauter Verkehrslärm bei Süd bis Ostwind oftmals über 55 Dezibel! Von der Autobahn A1 und dessen Zubringer! Zudem lautes Poltern durch Fehl und schlechten Reparaturstellen im Asphalt. Hier muß endlich eine Lärmschutzwand und Flüsterasphalt erstellt werden. Außerdem Tempolimit und Kontrollen.	siehe Nr. 3 Der Beitrag zum beschriebenen Fahrbahnschaden wurde zur Kenntnis genommen.
52	Obervieland	Verkehrslärm durch offene A1	Durch die offene Autobahn im Bereich der Weser gibt es je nach Windrichtung eine dauerhafte Lärmemission. Im Bereich der Weserbrücke wäre eine Lärmschutzwand oder der bereichsweise Einbau eines Flüsterasphalts erforderlich.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
53	Obervieland	Autolärm von der Autobahn und dem Zubringer	Es ist erstaunlich, wie weit die Geräusche von der Autobahn und dem Zubringer getragen werden. Besonders nachts und in den Morgenstunden steigt der Pegel, da muss sich die Wetterlage irgendwie verändern. Es ist leider nicht möglich, mit offenem Fenster zu schlafen. Das hätte ich bei diese Stadtteil mit überwiegend kleineren Straßen nicht für möglich gehalten. Die Flugzeuge fallen erfreulicher Weise kaum auf.	siehe Nr. 1
54	Obervieland	Autobahn A1	Die Lärmbelastung von der A1 im Ortsteil Arsten / Habenhausen ist sehr extrem. Die Abrollgeräusche der Fahrzeuge überziehen die Wohnviertel. Abhilfe könnte durch Flüsterastphalt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zwischen Ausfahrt Hemelingen und Brinkum geschaffen werden.	siehe Nr. 3
55	Oberneuland	Lärm A27 in Parks und Erholungsgebieten (im Achterdiekpark)	Die Lärmbelästigung durch die Autobahn A27 in Parks und Erholungsgebieten in Oberneuland (Achterdiekpark und in den Wohngebieten an der A27) ist unerträglich. Auch im Kleingärtnerverein der Vahr ist eine Erhöhung bei dem Lärm nicht möglich. Der Belag ist zu grob und zu laut. Der Schallschutz ist innerhalb von Wohngebieten an Autobahnen und an hochfrequentierten Straßen durch Flüsterasphalt, effektive Schallschutzwände und am einfachsten und günstigsten durch Geschwindigkeitsreduktion zu gewährleisten (Stichwort "Verkehrswende Bremen") . Vor allem wird der Güterverkehr der A27 noch steigen...die Lärmemission der Straßen muss gesenkt werden!	siehe Nr. 3
56	Burglesum	Zwischen Gleisen und Autobahn	Im Wohngebiet Burg-Gramke gibt es vielfältige Lärmquellen. U.a. durch einen fehlenden Lärmschutz an der Lesumbrücke ist der Verkehr auf der A27 deutlich hörbar. Dazu kommt auf der anderen Seite der Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der Autoverkehr auf der Grambker Heerstraße. Und der Lärm vom Stahlwerk ist an manchen Tagen und Nächten auch deutlich hörbar. Es ist eigentlich nie ruhig.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
57	Hemelingen	Autobahnlärm A1 - Arbergen - Dahlwas/Bi'n Tegelplatz	- Der Autobahnlärm ist so unerträglich geworden, besonders bei SW-Wind. Eine kontinuierliche Dauerbeschallung. Kommt noch Regen hinzu, ist es noch unerträglicher. Man wird in der Nacht davon geweckt, trotz vorhandener dreifach-Verglasung und Rollläden. Durch das zukünftig entstehende Gewerbegebiet Mahndorfer/Arberger Marsch, kommt noch mehr Verkehr "on top". Die Eisenbahnlinie, die auch direkt an unseren Straßen verläuft, bereitet eher keine Probleme mehr, wie vor einigen Jahren. Die Züge "rauschen" relativ leise bei uns vorbei. Bezüglich des Geräuschpegels der A1 muss aber unbedingt eine Lösung her! Eine durchgängige Lärmschutzwand von Mahndorf bis Arsten, bestenfalls noch Flüsterasphalt.	siehe Nr. 1
58	Hemelingen	Straßenlärm	Unglaubliche Lärmbelastung durch die A1, insbesondere bei der Hauptwindrichtung Südwest. Nachtschlaf dann nur mit geschlossenem Fenster möglich, selbst tagsüber Aufenthalt im Freien nur eingeschränkt möglich. Nach eigenen Messungen liegen die Pegel weit über den schädigenden Werten. Hinzu kommt im Sommer das starke Autoaufkommen durch den Rückfahrverkehr vom Mahndorfer See.	siehe Nr. 1
59	Östliche Vorstadt	Lärmbelästigung	Lärmbelästigung durch die A1 im Bereich Bremen-Arbergen, Harmstraße, durch bisher ungenügenden Lärmschutz.	siehe Nr. 1
60	Hemelingen	Hemelingen Autobahn	Autobahn und Fluglärm Autobahn durchgehender und deutlicher Pegel als Rauschen jederzeit. Fluglärm deutlich, aber nur phasenweise.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
61	Oberneuland	Straßenlärm Autobahn	Fehlende Lärmschutzwand an der A27 führt zu Lärmbelastung in mittlerweile dicht bebauten Wohnareal "Büropark Oberneuland" sowie im Erholungsgebiet Achterdieksee.	siehe Nr. 1
62	Hemelingen	Autobahnlärm	Wenn die Windrichtung von Autobahn kommt, sehr hohe Lärmbelastung. In der Nacht ist es unmöglich bei offenen/gekippten Fenster zu schlafen. Gefühl führt die Autobahn durch das Schlafzimmer.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
63	Veogesack	Lärm Bremen Nord	<p>Werte Damen und Herren, ich (Name entfernt) bin im August 2021 in mein neu erworbenes Haus in der Neuen Konsulnstraße (Hausnummer entfernt) in St. Magnus gezogen. Das Haus grenzt an die Autobahn A270 und zwei Gleise führen auch am Haus vorbei. Besonders der Autolärm (5-9 und 15-19 Uhr) ist durch die schlechte Lärmschutzwand extrem belastend. Die Nachbarn erzählten mir, dass es vormals einen anderen Lärmschutzzaun gab und dieser deutlich besser war. In einem Italienurlaub habe ich im oberen Drittel zur Fahrbahn hin gebogene Lärmschutzwände gesehen die deutlich effektiver waren. Die marode Fahrbahn und das nicht einhalten der angezeigten 80 Km/h macht den Lärm deutlich belastender. Ich würde mich freuen, wenn Sie mir mit und anderen hier wohnenden Personen ins den Austausch zur möglichen Reduzierung kommen würden. Kommen Sie dafür gerne (Emailadresse und Telefonnummer) auf mich zu. Ich freue mich von Ihnen zu hören und verbleibe mit besten Grüßen</p>	<p>siehe Nr. 1</p> <p>Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Senator für Inneres gegeben.</p>
64	Hemelingen	Hemelingen	Fluglärm Autobahnlärm Eisenbahnlärm Gewerbelärm	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
65	Hemelingen	Hemelingen	Autobahnlärm 24 Stunden	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
66	Woltmershausen	Straßenverkehr	<p>Im Baugebiet Visbeker Straße (auf dem alten Sportplatz von Woltmershausen) hat der Straßenlärm durch die A281 in den letzten Jahren enorm zugenommen, insbesondere bei Süd- und Westwind. Durch die Fertigstellung des Wesertunnels ist eine weitere Steigerung zu befürchten. Wir bitten um Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der A281 zwischen der Brücke der Wartumer Heerstraße und der Abfahrt Woltmershausen.</p>	<p>siehe Nr. 1</p> <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>
67	Hemelingen	Hemelingen	Autobahnlärm der A1	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
68	Vahr	Autobahnlärm in der Vahr Nord/Süd und Oberneuland	<p>Durch die in den Wohngebieten Vahr und Oberneuland verlaufende Autobahn A27 mit altem Belag und schlechtem Schallschutz ist die Lärmbelästigung für die Anwohner einfach unzumutbar. Auch der Autobahnzubringer ist eine große Lärmquelle. Dieser Lärm überstreigt die Tages-Grenze und Nacht-Grenze bei weitem. Offene Fenster sind undenkbar.</p>	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
69	Hemelingen	Veraltete Lärmschutzwände	Warum können bei der Erweiterung des Gewerbegebiets an der A1, als Ausgleich für die gestressten Anwohner, nicht moderne leistungsfähige Lärmschutzwände gebaut werden ? Auch wenn es sich um eine Bundesangelegenheit handelt sollte Bremen auf eine Verbesserung drängen und sich finanziell beteiligen.	siehe Nr. 1
70	Hemelingen	Hemelingen	Autobahn fluglärm zuglärm	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
71	Hemelingen	Lärmbelästigung	Die Lärmbelästigung in Hemelingen bezieht sich vor allen auf die Hemelinger Heerstraße, Osternadel, wo trotz Tempolimit gerast wird. Wenn auf der Heerstraße Stau ist, werden die Nebenstraßen, wo 30km sein soll, regelrecht zur Hauptstraße und es wird gerast. Es interessiert viele nicht, daß sich dort ein Seniorenheim befindet. Zusätzlich zum Teil starker Lärm von der Autobahn.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
72	Hemelingen	Lärmbelastung Bremen Arbergen	Lärmschutzwand an der Autobahn A1 ist unterbrochen; das neue Industriegebiet reflektiert den Lärm ins Wohngebiet. Zugstrecke HB - DH hat teilweise ebenfalls keinen Lärmschutz zum Wohngebiet.	siehe Nr. 1
73	Burglesum	Autobahnlärm in Marßel	Wir wohnen in Marßel am Hang, der von Pellens Park zur Lesum abfällt. Durch die erhöhte Lage dringt der Verkehrslärm von der A27 trotz der Lärmschutzwände sehr deutlich zu uns durch. Ein weiterer Grund sind die fehlenden Lärmschutzwände im Bereich der Lesumbrücke. Hier „läuft“ der Verkehrslärm über die Wiesen auch zu den niedriger gelegenen Häusern. Als mögliche Maßnahmen sehe ich: (i) kurzfristig: Geschwindigkeitsbeschränkung. Während der Bauarbeiten an der Lesumbrücke war es merklich leiser. (ii) mittelfristig: Erhöhung der Lärmschutzwände und, wenn möglich, Lärmschutzwände an der Lesumbrücke. (iii) langfristig: Flüsterasphalt auf der A27 in Bremen.	siehe Nr. 3
74	Hemelingen	Lärm in Arbergen	Durch Flugzeuge, Autobahn, Zugverkehr gibt es sehr starke Lärmbelastung !	Beitrag wird zur Kenntnis genommen

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
75	Obervieland	Autobahnlärm A1 / Autobahnzubringer Arsten	Dem Autobahnzubringer fehlt bis zur Autobahnbrücke ein durchgängiger Schallschutzzaun. Dies ist durch den zunehmenden LKW Verkehr gerade in den Stoßzeiten nicht zu überhören. Die Autobahnbrücke über die Weser ist mittlerweile so laut das das Schlaggeräusch durch auf die Brücke fahrende LKW sel st bei geschlossenen Fenstern zu hören ist. Steht der Wind noch in Richtung Habenhausen liegt teils der Dezibel Wert höher als 65 ! Dies ist einfach nicht hinnehmbar, denn nach Sanierung sollte es doch eigentlich besser werden. Aber leidernnun noch viel lauter und durchgehend eine Belastung....	siehe Nr. 1
76	Hemelingen	Lärmbelastung Bremen Mahndorf (Autobahn, Flugverkehr und Eisenbahn)	Abhängig von der Jahreszeit und dem Wetter ist die A1 inklusive dem Bremerkreuz insbesondere zu den frühen und späten Zeiten sehr hoch. Die Lärmbelastung aus Richtung der Autobahn ist höher als die Belastung von der Mahndorfer Heerstraße. Ähnliches gilt für die Eisenbahnstrecken in Mahndorf. Im Sommer ist die Belastung sehr hoch, vor allem wenn aufgrund der hohen Temperaturen Nachts gelüftet wird. Auch Nachtflüge tragen zu einer hohen Belastung im Sommer bei.	siehe Nr. 1
77	Hemelingen	Straßen-Flug- u. Eisenbahnlärm	Ständiger, massiver Lärm von der Autobahn u. Flug- u. Eisenbahnlärm.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
78	Hemelingen	Lärmbelastung Autobahn A1	Wir wohnen in der Rüschrstraße (Hausnummer entfernt). Unser Schlafzimmer liegt im 1.OG Richtung Süd/Südwest. Vor allem im Sommer, wenn die Fenster nachts offen sind, ist die Lärmbelastung extrem so dass ein Schlafen bei offenem Fenster unmöglich ist. Sehr stark zu hören sind vor allem LKW Verkehr von der A1. Sehr schade finde ich und das sollte bei der Brückenerneuerung dringend berücksichtigt werden, ist die fehlende Lärmschutzwand entlang der A1 und speziell auf der Weserbrücke. Da meist süd/südwest Wind herrscht wird der Schall in Richtung Nordost getragen. Messungen unsererseits haben in diesen Fällen Werten von ca. 68dB ergeben. Also bitte sorgen Sie bei einem Neubau der Weserbrücke für einen dementsprechenden Schallschutzwand. Die Anwohner von Hemelingen werden es Ihnen danken.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
79	Hemelingen	Kleine Westerholzstr. (Hausnummer entfernt)	Fluglärm (besonders noch spät abends landende oder startende Maschinen) Autobahnlärm von der A 1 (je nach Windrichtung, dann besonders laut) Eisenbahnlärm (besonders Güterzüge) Tagsüber manchmal Lärm aus dem Hemeliger Hafen (Schrottschlag)	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
80	Vegeack	Wir wünschen uns Flüsterasphalt	Im Bereich des Overbecks Garten, angrenzend an die A 270, Zu- und Abfahrt dieser Autobahn und dann noch Eisenbahnverbindung Vegesack - Farge, ist es insbesondere durch die Autobahn unerträglich laut. Jetzt konnten wir am Wochenende in der Zeitung lesen, dass die Fahrbahn der A270 ab Mai 2023 saniert werden soll. Bitte, bitte, bitte, setzen Sie sich dafür ein, dass hier Flüsterasphalt verwandt wird. Das würde unsere Lärmbelastigung an dieser Stelle bestimmt erheblich mindern.	Die Autobahn GmbH des Bundes: Fahrbahnsanierungen und freiwillige Lärmsanierungen können aus organisatorischen Gründen im Regelfall oft nicht parallel durchgeführt werden. siehe aber auch Nr. 1
81	Horn-Lehe	Autobahnlärm	Besonders bei nordwest Wind, aber sonst auch immer leiser, ist die Autobahn Im Deichkamp auch in den Gärten der niedrigsten Häusernnummern zu hören..	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
82	Hemelingen Mahndorf	Autobahnlärm A1	Gegen den Horrorkrach der A1 muss dringend etwas unternommen werden! An erster Stelle hohe Lärmschutzwände zwischen Abfahrt Mahndorf und bis mind. hinter den Mahndorfer See. Es gibt in dem Bereich eine Kita, komplett ungeschützt vor dem Krach! (Gesundheitsschäden für die Kinder). 2. Temporeduzierung auf 80km/h. 3. Flüsterasphalt . Der Mahndorfer See wirkt durch seine glatte Oberfläche als Schallverstärker! Eigentlich soll das doch ein Naherholungsgebiet sein für Bremer UND Achimer. Auch wenn Teile der Autobahn zu Niedersachsen gehören, muss Bremen für seine Mitbürger in Mahndorf Lärmschutzmaßnahmen durchsetzen!	siehe Nr. 3

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
83	Horn-Lehe	Autobahnlärm in Lehesterdeich	Wir haben im Sommer 2019 ein Einfamilienhaus in Lehesterdeich gekauft und sind von der Lärmbelastung sehr enttäuscht. Wenn im Winter das grün neben der Autobahn kahl ist oder die Straße nass ist es am schlimmsten aber auch im Sommer gibt es Tage wo wir nicht entspannt im Garten sein können. Außerdem mache ich mich wegen dem Lärm immer wieder sorgen über die Luftqualität, gerade mit kleinen Kindern. Nachts ist bei offenem Fenster die Autobahn sehr gut zu hören, bei schlechtem Wetter auch mit dem Fenster zu (trotz zweifach Verglasung). Ich bin manchmal richtig enttäuscht, hätte nicht gedacht das in 2022 noch so eine Lärmbelastung in Wohnviertel geben darf und wünsche mich, die Geschwindigkeitsbegrenzung wird auf 100 reduziert, damit würde man auch die Stickstoffbelastung deutlich senken.	siehe Nr. 3 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Eine Autobahn ist eine signifikante Quelle für Stickoxid-Emissionen. An dem hier zu betrachtenden Ort findet aber aufgrund der umgebenden Freiflächen und der offenen Lage zur Autobahn eine gute Durchmischung mit schnellem Luftaustausch statt. Zudem ist die Schadstoff-Grundbelastung der Luft in den Außengebieten Bremens niedrig. Eine Überschreitung der Grenzwerte der Luftqualität für Stickstoffdioxid der 39. BImSchV kann daher ausgeschlossen werden.
84	Obervieland	Straßenlärm/ Autobahnlärm	Lärmbelästigung von dem Autobahnzubringer Arsten. Diese Lärmbelästigung verstärkt sich besonders bei Ostwind... Nachts kann man kein Fenster offen lassen wenn man ruhig schlafen möchte.	siehe Nr. 1
85	Horn-Lehe	Autobahnlärm A27	In zahlreichen Beiträgen wird deutlich, dass der Verkehrslärm durch die Fahrzeuge auf der A27 eine immense Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen mit sich bringen. Vielerorts gibt es auf den Autobahnen Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Lärmschutzes. Kostet wenig, schont die Anwohner und die Umwelt!	siehe Nr. 3

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
86	Vegesack	Lärm Fährer Kämpe A270	<p>Hallo, ich möchte hiermit einen Missstand und extreme Lärmbelästigung melden. Wir wohnen direkt an der A270, auf Höhe Fährer Kämpe. Die Lautstärke des Straßenverkehrs ist mittlerweile unerträglich geworden. Zwar sind teilweise Schallschutzscheiben verbaut, aber auch diese schaffen es nicht (nicht mehr) die Lautstärke auf ein erträgliches Maß zu senken. Der Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen, auch hat sich der Anteil an LKW's in diesem Bereich weiter erhöht. Das größte Versäumnis ist hierbei die fehlende Lärmschutzwand. Es ist das einzige Grundstück ohne eine Lärmschutzwand/Schutzwall/Schutzmauer. Das gesamte Grundstück liegt ungeschützt parallel zur A270. Der Lärm, der mittlerweile rund um die Uhr und unabhängig des Wochentages auf das eigene und weiter zu den dahinter liegenden Grundstücken dringt, ist wirklich unerträglich. Auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich, wäre ein guter Schritt. Solche Beschränkungen, mit dem Hintergrund Lärmschutz, werden mittlerweile verstärkt eingesetzt, auch bereits in Bremen und stellen eine Kostengünstige und schnelle Maßnahme dar. Ich lade sie gerne auf einen Kaffee und Kuchen ein, damit sie sich persönlich von diesem Zustand überzeugen können. Die Krone setzen dem nur noch besonders lautstarke Autos und Motorräder auf, die mit (gefühl) offenen Auspuffanlagen und sicherlich über 200km/h, hier vorbeirasen. Zwar werden teilweise Messungen durchgeführt, aber auch ein fester Blitzer hätte sich sehr schnell amortisiert. In Verbindung mit der vorab vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung,</p>	siehe Nr. 3
			<p><i>Fortsetzung:</i> noch schneller. Ich hoffe ausreichend Vernunft und offene Ohren gefunden zu haben, die zumindest eine tragbare Alternative umsetzen und einem Treffen vor Ort. Nachtrag: Ich habe gerade von der bevorstehenden Sanierung der A270 gelesen. Das ist doch eine gute Gelegenheit gleich nicht nur die bestehende Lärmschutzbereiche zu sanieren, sondern auch nicht vorhandene mit einzuplanen, falls nicht bereits geschehen. Viele Grüße</p>	

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
87	Obervieland	Lärm in Arsten	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne seit 25 Jahren in Arsten Süd-West. Ein neuer Stadtteil mit einem hohen Anteil an Familien. Die Autobahn (A1) ist eine sehr hohe Lärmquelle. Eine Lärmschutzwand ist zwingend notwendig. Ebenfalls sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von Max. 100 Stundenkilometer eingeführt werden. Nun wird auch die A 281 ausgebaut und der Stadtteil Obervieland ist von einem hohen Verkehrsaufkommen umzingelt. Auch hier sollten Lärmschutzwände und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h eingehalten werden. Eine gute natürliche Bepflanzung könnte den Lärmschutz unterstützen. Gruß</p>	siehe Nr. 3
88	Hemelingen	Lärm in Mahndorf, Dechtestraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wir wohnen in der Dechtestraße (Hausnummer entfernt) in Mahndorf in einer Doppelhaushälfte. Primär haben wir eine Lärmquelle, die uns zunehmend das Leben vermiest: Die A1! Bei Nord-Ost-Windlage ist alles super, da wohnt es sich hier gut, kommt nur leider nicht so oft vor! Normalerweise kommt der Wind direkt von der Autobahn und in den letzten Jahren ist es immer lauter geworden, insbesondere durch den LKW Verkehr. Es ist oft so laut, dass wir die Fenster schließen müssen und unseren Garten nicht nutzen können. Insbesondere die unaufhörliche Dauer und die Lautstärke ansich belasten sehr. Eine zweite Lärmquelle, die allerdings nur ab und an auftritt, sind der Autoverkehr vom Mahndorfer See im Sommer an heißen Wochenenden, ebenso der Autoverkehr inklusive Musikgewummere aus den Autos während der Fußballspiele auf der gegenüberliegenden Sportanlage (wohl gemerkt, nicht der Sportbetrieb ansich). Hinzu kommen in der Zeit vom November bis März die unzähligen Kohltouren mit lauten Musikboxen am Wochenende, die sich hier die Klinke in die Hand geben und die Nachtschwärmenden vom See, welche besonders im Sommer abends und nachts oft lautstark und betrunken durch die Straße zum See und über den Parkplatz ziehen ... Diese Rückmeldungen haben wir und viele Nachbarn bereits mehrfach in Befragungen und Beiratssitzungen etc rückgemeldet ... geändert hat sich nie etwas. Evtl. hilft Ihnen das ja weiter. Frdl. Gruß</p>	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
89	Hemelingen	Lärm A1 in Arberger	Ich wohne in Arbergen. Der Lärm der A1 ist unerträglich. Vielleicht hilft hier Fluesterasphalt. Viele Grüße	siehe Nr. 1
90	Obervieland	Autobahnlärm im Bremer Süden	Guten Tag, Wie in der Berichterstattung über die Lärmerfassung kürzlich deutlich gesagt wurde, ist in manchen Außenbezirken sehr viel mehr Lärm als in der Innenstadt und anderen zentrumsnahen Vierteln. Hier im Bremer Süden sind wir massiv von der Autobahn betroffen, dies schwankt je nach Windrichtung. Es wäre dringend nötig hier Maßnahmen umzusetzen, um diesem Missstand ein Ende zu setzen. Hier leben sehr viele Menschen, die durch den Lärm beeinträchtigt werden. Mit freundlichen Grüßen	siehe Nr. 1
91	Hemelingen	Lärmschutz	Es geht um den Lärmverursacher Hemelinger Tunnel und die Erhöhung der Straße im Bereich der Tunneleinfahrt, beides Autobahnzubringer Hemelingen und "An der Grenzpappel". Das Ein- und Ausfahren in den Tunnel ist mit enormen Lärm verbunden, der unterbunden werden muss. Ein noch größeres Übel ist die Überbrückung der Tunneleinfahrt. Nach meinen Beobachtungen wäre einspuriger Verkehr ausreichend mit Verringerung der Geschwindigkeit. Die dann freien Fahrspuren können mit Lärmschutz versehen werden. Profitieren davon würden nicht nur wir, sondern auch das neue Wohngebiet COLA und Könecke.	siehe Nr. 1 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Planungen zum Autobahnzubringer Hemelingen werden zentral von SBMS Abt. 5 gesteuert und laufen aktuell.

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
92	Hemelingen	A1, Zubringer, Fluglärm Hemelingen Heumarschstr.	Im Bereich von Hemelingen (Autobahnzubringer und A1 sowie Bockmeyer - Heumarschstr.) habe ich das Gefühl, dass man den Lärm nicht wahrnimmt von Seiten der Politik. Es wird immer nur über Lärmschutzwände in Arbergen oder der Straße Am Saal gesprochen. Aber der Lärm der Autobahn A1 und des Zubringers zur Autobahn ist extrem laut. Man kann nachts kein Fenster öffnen und tagsüber ist es laut, wenn man im Garten sitzt. Nichts mit Erholung. Vor 20 Jahren wurden schon Lärmschutzwände versprochen, aber nix ist passiert. Stattdessen wurde die Autobahn immer weiter ausgebaut, auch wegen des Gewerbegebietes. Zusätzlicher heftiger Lärm kommt von der Firma Bockmeyer nachts und am Tage. Und zu guter Letzt ist ein starker Fluglärm zu verzeichnen, auch wenn die Karte es nicht aussagt. Über meinem Reihenhaus drehen die Flieger meistens ab. Als ich hier herzog, ist nicht ein Flugzeug über meinem Grundstück geflogen. Über mal eine positive Rückmeldung und auf Änderung hoffend bzgl. Lärmschutzwand etc. würde ich mich sehr freuen. Ich hoffe, Sie berücksichtigen meinen Beitrag. Vielen Dank und viele Grüße	siehe Nr. 1 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Planungen zum Autobahnzubringer Hemelingen werden zentral von SBMS Abt. 5 gesteuert und laufen aktuell

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
93	Veogesack	Lärmbelästigung durch Autobahn A 270 Bereich Margaretenallee/Löhstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund Ihres Angebots zum Thema Lärm möchte ich wiederholt folgendes anmerken: Die rückwärtige Bebauung unseres Hauses in der Margaretenallee liegt nur ca. 10 Meter von der vorbeiführenden Autobahn A270. Eine sogenannte Lärmschutzwand ohne jegliche Funktion von 2,5 Meter Höhe ist vorhanden. Eine Nachrüstung in unserem Bereich ist bisher nicht erfolgt. Die selbstgemessene Lärmbelästigung erreichen am Tag zwischen 60 und 70 dB. Die abendlichen und nächtlichen Poser- und Motorradrennen sind hier nicht berücksichtigt. Weiter ist zu beachten, dass es sich hierbei nicht um einen stündlichen Flugzeuglärm, nicht um wiederholte, halbstündige Zug-Durchfahrten oder um kurzzeitigem Fabrik- oder Baulärm handelt. Hier handelt es sich um Verkehrslärm, der ohne Pause 20 Std. am Tag in die anliegenden Grundstücke schallt. Seit über 30 Jahren können die Gärten in keiner Weise genutzt werden. Die Fenster zu dieser Straßenseite können nicht geöffnet werden. Eine Unterhaltung ist nicht möglich! Weiteres könnte hier noch ausführlich beschrieben werden. Um dieses hier vorerst abzukürzen biete ich folgendes an: + Genanntes Grundstück kann für Ortsbesichtigung betreten werden + Für erneute Messungen steht dieses ebenfalls zur Verfügung + Behörden-Korrespondenz kann eingesehen werden + Diverse Presseberichte liegen zur Ansicht vor + Vorschläge zur Lärmdämmung + Berichte von Gesundheit Schäden Viele Grüße</p>	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
94	Burglesum	Marßel	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund des in den letzten Jahren stetig zunehmenden Autoverkehrs ist der Lärmpegel an der Straße Marßel, 28719 Bremen, insbesondere am Standort unserer Häuser in der Nähe der Autobahnbrücke der A27 Bremen-Bremerhaven sehr hoch und unangenehm und vor allem in Stoßzeiten schwer zu ertragen. Zu dem Lärm durch Pkws und Lkws auf der A27 kommt der Güterverkehr der Bahn auf der parallel zur Straße führenden Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist ohne Gehörschutz nicht möglich Und ein Gespräch in normaler Lautstärke auf der Terrasse ist ohne sich anzuschreien erschwert. Bedauerlich und von den Anwohnern nicht zu akzeptieren: Dieses Teilstück der Straße Marßel zwischen Autobahnbrücke und Stader Landstraße wurde als einziges Stück nicht mit einer Lärmschutzwand versehen (in Grambke dagegen wird die letzte Lücke an der Grönlandstraße zurzeit geschlossen - glückliche Anwohner!) Unser Widerspruch beim damaligen Bau der Lärmschutzwand gegen die Lücke an unserer Straße (hinter der Brücke wurde sie dagegen errichtet) wurde leider nicht berücksichtigt. Warum? Die Gründe sind für mich nach wie vor nicht nachvollziehbar. Und so sind wir weiterhin gezwungen, den Lärm und die gesundheitlichen Auswirkungen zu ertragen. Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>siehe Nr. 1</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Zum angesprochenen Widerspruchsverfahren liegen uns keine Informationen vor, Maßnahmen aufgrund der Lärmsanierung sind freiwillige Maßnahmen. Dabei spielen neben vorhandenen Beurteilungspegeln auch wirtschaftliche Faktoren eine Rolle, wodurch z.B. passiver Schallschutz (Förderung von Schallschutzfenstern) priorisiert wird.</p>
95	Obervieland	Autobahnlärm	<p>Akute Lärmbelästigung durch die Autobahn A 1 im Bereich Arster Heerstr. (Hausnummer entfernt). Entspannt im Garten sitzen und sich erholen ist nur schwer möglich. Nachts bei offenem Fenster schlafen geht gar nicht. Die Lärmschutzwände sind mindestens 40 Jahre alt und in ihrer Wirkung längst überholt. Abhilfe könnten Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbegrenzung oder neuere, moderne Lärmschutzwände (abgewinkelt zur Fahrbahn) schaffen.</p>	siehe Nr. 3
96	Vahr	Autobahnlärm A27 Vahr	<p>Der Lärm der Autobahn A27 ist immer stärker geworden. Autos werden durch immer breitere Reifen lauter, obwohl die Motoren leiser werden. LKWs sowieso. Bitte mehr Lärmschutz für die Stadtteile an der Autobahn A27. Vielen Dank.</p>	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
97	Horn-Lehe	Autobahnlärm A27	Der Lärm der A27 ist regelmäßig im Wohngebiet rund um den Deichkamp zu hören, Lautstärke ist teilweise abhängig von der Windrichtung. Grundsätzlich ist die Autobahn über den Lärm aber dauerhaft präsent. Ggf. würde schon eine Temporeduktion auf der Länge entlang der Wohngebiete Bremens helfen, um die Lärmbelastung zu reduzieren.	siehe Nr. 3
98	Vahr	Autobahn A27 Lärm	Die Autobahn A27 ist zu laut und bedarf einer Sanierung und Lärmreduzierung.	siehe Nr. 1
99	Obervieland	Lärmbelästigung A1	Ich fühle mich durch den dauerhaften und stetig zunehmenden Lärm von der A1 belästigt. Besonders wenn der Wind „schlecht steht“ und die Vegetation im Herbst und Winter durch die fehlenden Blätter noch weniger dämmt. Ausgesprochen störend empfinde ich es in den frühen Morgenstunden. Auch das Hupen der LKWs nervt.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
100	Gröpelingen	Straßenverkehrslärm (A27) und Schienenlärm	1a) A27: Hier müsste die Lärmschutzwand komplett über das Sander-Center hinaus geschlossen werden. Wir messen bei uns im Garten und in der Straße tagsüber recht häufig >60db und nachts ebenfalls regelmäßig >55 db-A. Das Ganze natürlich davon abhängig, wie der Wind steht. Es gibt auch Phasen, in denen es ruhig ist und wir Werte von lediglich 30 db-A messen. Dies ist allerdings die Ausnahme. Eine 6-spurige Autobahn, die so nah an einem Wohngebiet entlang führt kann doch wohl nicht ohne durchgehende Lärmschutzwände ausgebaut werden. Die Kleingartensiedlung	siehe Nr. 1 Hinweis auf Geschwindigkeitsüberschreitungen wird an den Senator für Inneres gegeben.

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortführung:</i> auf der anderen Seite der Autobahn genießt hier mehr Aufmerksamkeit (durchgehende Lärmschutzwand) als die Bewohner Oslebshausens, die ihre Wohnungen und Häuser ständig bewohnen. 1b) A27: Der Verkehrslärm der A27 wird im Peak durch "Raser" oder "zwischen AS-Überseestadt und AS-Industriehäfen stark beschleunigende Auto-/Motorradfahrer verstärkt. Auf dieser Strecke ist das Tempolimit 120 km/h. Dies wird ab dem (seit Jahren scheinbar inaktiven) Blitzer hinter der AS-Überseestadt scheinbar mit größter Freude ignoriert. Führt zum einen zu massiver Lärmbelästigung und zum anderen (Stichwort Lesumbrücke) besteht hier auch ein Zusammenhang mit der Häufung der dortigen Unfälle... Einfach mal drüber nachdenken... 2) Bahn - HB-BVH: An der Bahntrasse fehlt es ebenfalls um einen durchgängigen Lärmschutz. Hier müsste der Lärmschutz ab dem Oslebshauser Bahnhof bis mindestens zur JVA durchgezogen sein. Die Bahn (Güterverkehr) messen wir bei uns nachts teilweise mit über 60db und stellen dabei zudem deutliche Erschütterungen fest. Insbesondere, wenn ein Ausbau des Bahnverkehrs umgesetzt wird, ist hier dringend ein aktiver Lärmschutz umzusetzen. 3) Kommt der Wind aus der anderen Richtung und ist es seitens der Autobahn und Bahn ruhig, so hört man häufig den Hafen/die Schrottverladung oder was auch immer es sein mag. Wie die berechneten Werte zustande gekommen sind ist für mich nicht nachvollziehbar. Wir nehmen regelmäßig Messungen vor und kommen selten auf die ausgewiesenen Werte.</p>	

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
101	Gröpelingen	Autobahnlärm A27 von JVA bis Oslebshauer Bahnhof	Der Autobahnlärm der A27 ist im angrenzenden Wohngebiet teilweise unerträglich. Dies sowohl tagsüber als auch nachts. Es fehlt hier schlicht und ergreifend an geeigneten Lärmschutzmaßnahmen (passive Schallschutzfenster reichen nicht). Wir leben nicht nur in unseren Wohnungen und Häusern. Wir wollen auch mal vor die Tür und in den Garten. Wenn da dann an manchen Tagen solch ein Lärm ist, dann ist das nicht gut auszuhalten. Hinzukommt der Lärm der Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven. Hier hat der Güterverkehr in den letzten Jahren zugenommen (insbesondere nachts) und die Bahnen sind - obwohl dem eigentlich so sein sollte - nicht wirklich leiser geworden. Auch hier fehlt es vielerorts an geeignetem Lärmschutz (erneut meine ich damit keine Fenster oder Lüftungsanlagen).	siehe Nr. 1
102	Horn-Lehe	A27 Lehesterdeich	Im Bereich Lehesterdeich/Oberneuland ist die A27 sehr laut. Der Verkehrslärm wird über das gesamte Kleingartengebiet beim FlorAtrium und weiter getragen. Hier wären lärmsenkende Maßnahmen wie Temporeduzierung o. Ä. sehr wünschenswert.	siehe Nr. 3
103	Obervieland	Autobahnzubringer Arsten	Die sehr hohe Frequenz, abendliche Raserei/Rennen von Fahrzeugen und Motorrädern in Verbindung mit fehlenden Lärmschutzwänden im Bereich der Autobahnaus-/Auffahrt stellen eine enorme Lärmbelastung für die Stadtteile Arsten und Habenhausen dar. Hier sollte ein lückenlose, hoher Lärmschutz installiert werden und die Geschwindigkeit auf 60 kmh begrenzt werden. Insbesondere mit dem Ausbau der A281 wird der Lärm hier nochmals zunehmen.	siehe Nr. 3
104	Veogesack	Lärmaktionsplanung	Autobahnlärm in der Straße an der Aue, Kreuzung Overbecks Garten. In 28757 Bremen	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
105	Obervieland	Stadtteile Arsten und Habenhausen vor Autobahn A1 schützen	Die Menschen in Arsten und Habenhausen müssen endlich vor dem Lärm durch die A1 geschützt werden. Entgegen aller anderen Strassen in Bremen, findet die Lärmbelastung hirr 24 Stunden am Tag an 365 Tagen im Jahr statt. Wieso schützt die Stadt Bremen nicht die vielen vielen Menschen und genehmigt sogar noch Neubaugebiete im betroffenen Bereich ohne adäquate Lärmschutzmaßnahmen..	siehe Nr. 1
106	Woltmershausen	A 281 Lärmbelästigung	Erhöhter LKW Verkehr nach Erweiterung des GVZ,Lärmschutz ungenügend, damalige Fehlplanung	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
107	Woltmershausen	Flug—,GVZ—schie nen und LKW —Verkehr—,A281 —,B75 und Neustädter Häfen Lärm	Ich/wir wohnen seit 18 Jahren, hier“Im langen Brink“in Woltmershausen. Am Anfang war es noch erträglich. Obwohl uns das Haus damals an einem Sonntag gezeigt worden ist. Wir hatten da noch einen natürlichen (eine mit vielen Bäumen und Sträuchern versehendes Parzellegebiet) als Lärmschutz und Feinstaubbarriere. Dann kamen die Neubaugebiete, Im grünen Felde, Pestruper Gärten, Im langen Brink und ganz nebenbei die A281. Durch diese Reihenhäuser und Doppelhäusern , hat sich der Lärmpegel erheblich erhöht und für uns unerträglich gestaltet. Bei offenem Fenster, die Nacht zu verbringen oder sich Wochentags und Samstags im Garten im zu verweilen, ist schwer zu ertragen und verschlechtert wesentlich meine/unsere Lebensqualität. Je nachdem wie der Wind den Lärm verstärkt oder mildert, erreicht mein Schallpegelmesser Werte von 45 bis 80 Dezibel durchschnittlich und durchgängig unerträgliche Werte. Abgesehen von den Emission—und Feinstaubwerten. Wo andererseits auch sehr viele Krebserkrankungen zu verzeichnen sind. Daher würde ich/wir eine begrünte Lärmschutzwand an der A281 auf dessen provisorischen Lärmschutzwall wünschen.	siehe Nr. 1
108	Burglesum	Lärm durch A270 in Heidjerskämpe	Durch die Rohdung von Baumbestand am Rande der Bahnstrecke besteht in der Straße Heidjerskämpe eine permanente, hohe Lärmbelästigung durch die A270. Die weggefallene Pufferung durch Baumbestand muss dringend durch eine professionelle Lärmschutzwand in dem Bereich ersetzt werden.	siehe Nr. 1
109	Blumenthal	Lärmbelastung Farger Straße	Ich Wohne in der Farger Str. (Hausnummer entfernt) in 28777 Bremen. Der Lärm dieser Bundesstraße nimmt immer mehr zu. Es fahren auch deutlich mehr LKW auf der Straße. Da vor meinem Haus auch ein Schlagloch in der Straße ist hört man es deutlich wenn wieder ein LKW oder ein Linienbus durchrauscht. Auch Vibrationen kann man wahrnehmen. Ebenfalls wird dieses Teilstück gerne als beschleunigungsreifen in Richtung A270 genutzt. Mit freundlichen Grüßen	Der Beitrag wird zur Kenntnis genommen.
110	Vahr	Vahr Autobahn A27 Lärm	Die Lärmbelastung infolge der Autobahn A27 ist in der Neuen Vahr sehr hoch. Der erwähnte Ausbau auf 6 Spuren ist nicht nötig und würde die Lärmbelastung für die Bevölkerung nur verstärken.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
111	Horn-Lehe	A 27 im Bereich Horn Lehe	Die Lärmschutzwand endet auf der südlichen Seite der Autobahn an der Eisenbahnbrücke im Bereich der Strassen Schorf / Luisental und müsste dringend verlängert werden, um die Sportler des HC Horn und des TV Eiche Horn, so wie die Besucher der Rhododendronparks aus aller Welt vor dem unerträglichem Lärm der Autobahn zu schützen. Zusätzlich wäre die Reduzierung des Tempos auf 100 km / h auf der Autobahn anzustreben.	siehe Nr. 3
112	Burglesum	Verkehrslärm von der A27	Seit 30 Jahren wohnen wir in der Nähe der Oberschule an der Helsingkistraße in Alt-Marßel, aber so laut wie seit zwei Jahren, war es hier noch nie. Nach dem Ausbau auf eine dreispurige Autobahn wurde der Verkehrslärm von LKW's, PKW's und Motorrädern immer stärker. Der kurzen Zeit der Ruhe während der Reparatur der Lesumbrücke und mit einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung trauern wir immer noch hinterher. Im Sommer bei Temperaturen über 30 Grad mit geschlossenen Fenstern zu schlafen, ist nicht erholsam, aber bei geöffneten Fenstern einfach unmöglich. Wenn wir auf der Terrasse sitzen, stört das ständige laute Rauschen die Gespräche mit Gästen oder Nachbarn. Wir wünschen uns eine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung sowie das Aufbringen von Flüsterasphalt.	siehe Nr. 3
113	Burglesum	Laute A27 Lesumbrücke	Wir wohnen am Südhang von Marßel in einem Einfamilienhaus mit Garten. Leider vermisst der laute Verkehrslärm der A27 uns häufig den Aufenthalt draußen. Schlafen bei geöffneten Fenstern ist gar nicht möglich, was bei den ansteigenden Temperaturen im Sommer keinen Spaß macht. Besonders ärgerlich ist, dass viele Auto- und Motorradfahrer ab der Lesumbrücke verstärkt Gas geben, da ja leider kurz nach der Ausfahrt Bremen-Nord / Ritterhude die Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben ist. Wir haben hier immer gerne gewohnt und die Nähe zum Blockland und zur Lesum für Ausflüge genutzt. Jetzt denken wir leider über einen Umzug in eine ruhigere Gegend, evt. außerhalb von Bremen nach. Eine schnelle Lösung (z. B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung) wäre wünschenswert, aber damit ist wohl nicht zu rechnen.	siehe Nr. 3

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
114	Horn-Lehe	Rhododendron-park	Lärmbelästigung durch die Autobahn	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
115	Horn-Lehe	Autobahnlärm	Der Verkehr auf der Autobahn A27 ist inzwischen so angestiegen, dass es auch die ganze Nacht durch eine Dauerlärmquelle ist(früher gab es noch leise Zeiten von 0- 5 Uhr). Besonders die Lastwagen sind deutlich im Kommen gehen zu hören. Sehr belastend!	siehe Nr. 1
116	Hemelingen	Autobahnlärm	Der permanente Lärm von der BAB 1, insbesondere in der Nacht von 22-6 Uhr, ist zu hoch und beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit. Ein zusätzliches nächtliches Tempolimit und höhere Lärmschutzwände sind erforderlich. Die noch fehlende Lärmschutzwand östlich der Abfahrt Hemelingen muss unbedingt errichtet werden.	siehe Nr. 3
117	Hemelingen	Lärm Autobahnzubringer Hemelingen	Der permanente Lärm vom Autobahnzubringer ist zu hoch und beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit. Ein Tempolimit von 50 km/h und die Errichtung von Lärmschutzwänden ist erforderlich.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Planungen zum Autobahnzubringer Hemelingen werden zentral von SBMS Abt. 5 gesteuert und laufen aktuell.
118	Hemelingen	Autobahn-Lärm Olbersstrasse	Im Bereich der Olbersstrasse überwiegend Autobahnlärm, es sei denn der Wind kommt aus Nordost, was eher selten vorkommt. Vor Jahren wurde im Bereich der Autobahnbrücke Olbersstrasse zwar eine Lärmschutzwand errichtet, aber anstatt diese auf den Deich zu postieren wurde sie davor gebaut. Das hatte letztendlich zu keiner Verbesserung geführt - es ist eher noch lauter geworden als vorher ! Das Schlafzimmerfenster kann man nachts nicht geöffnet lassen, da man speziell bei Windrichtung Südwest und West vor lauter Rauschen nicht in den Schlaf kommt. Wohnqualität und somit auch Marktwert der Immobilie haben sich durch diese Umwelt-Lärmfaktoren spürbar verschlechtert.	siehe Nr. 1

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
119	Vahr	Die A 270 ist in den letzten Jahren enorm lauter geworden. Wir bekommen es mit im Stadtbereich 28757	„Die A 270 ist in den letzten Jahren enorm lauter geworden. Wir bekommen es mit im Stadtbereich 28757, „In den Wellen „ Höhe des Wasserschutzgebietes oberhalb “. An manchen Tagen hat man das Gefühl wir sitzen an einer Autobahnraststätte!! Insbesondere wenn der Wind aus Richtung Nord-Osten die Fahrgeräusche (Rollgeräusche) über das Auetal weht. Ein Geschwindigkeitsbegrenzung könnte helfen. Als aufgrund einer Baustelle Tempo 60 angesagt war, haben wir kaum etwas von der A 270 gehört.“	siehe Nr. 3
120	Gröpelingen	Bahn- Güterverkehr , Hafen , Autobahn	die Züge des Güterverkehrs werden immer schwerer und schneller ,da sie direkt auf dem Damm an unserer Siedlung vorbeifahren , klappern die Rollläden und das Haus vibriert. Besonders störend ist es nachts. Ebenfalls der Hafen : nachts werden rücksichtslos Schiffe be- oder entladen und dabei teils Metallteile aus großer Höhe fallen gelassen. Dank der Schallschutzmauer an der Bahn wird der Lärm auch noch zurückgeworfen. Je nach Windrichtung dürfen wir auch noch der Autobahn nachts lauschen. Schlafen mit offenem Fenster fasst unmöglich -freue mich auf den Sommer bei 30° unterm Dach.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
121	Hemelingen	Laerm	Fluglärm, man kann sein eigenes Wort nicht verstehen, zuglärm oder Autobahnlärm je nach Windrichtung. Zeitweise Industrielärm.	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
122	Hemelingen	Autobahnzubringer Hemelingen und Fluglärm	Straßenverkehrslärm: Durch den Autobahnzubringer und die A1 kommt es zu erheblicher und ständiger Lärmbelastung; selbst in der Nacht, sodass der Schlaf selbst bei geschlossenen Fenstern beeinträchtigt wird. Ich würde mir Lärmschutzwände wünschen, um der Geräuschkulisse nicht stetig ausgesetzt zu sein. Fluglärm: Die Flugzeuge fliegen in sehr geringer Höhe direkt über unser Wohngebiet hinweg. Der Lärm ist so stark, dass während der Flüge keine Gespräche mehr möglich sind. Ich würde mir wünschen, dass die Flugschneisen in regelmäßigen Abständen wechseln. So könnte die Lärmbelastung gerechter auf mehrere Stadtteile verteilt werden. Jeder Stadtteil hätte daraus folgend auch einmal "Ruhephasen".	siehe Nr. 1 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Planungen zum Autobahnzubringer Hemelingen werden zentral von SBMS Abt. 5 gesteuert und laufen aktuell

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
123	Gröpelingen	Lärm Gröpelingen	Hafenlärm, nachts beladen der Schiffe mit Metallschrott laufende Schiffsmotoren Güterzüge Containerverschiebung Autobahn	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
124	Hemelingen	Kleine Westerholzstr. (Hausnummer entfernt)	Fluglärm (besonders noch spät abends landende oder startende Maschinen) Autobahnlärm von der A 1 (je nach Windrichtung, dann besonders laut) Eisenbahnlärm (besonders Güterzüge) Tagsüber manchmal Lärm aus dem Hemeliger Hafen (Schrottschlag)	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
125	Hemelingen	Flug-Lärm, Zug-Lärm, Autobahn-Lärm in Arbergen	Startende und landende Flugzeuge bis spät in die Nacht hinein rauben uns den Schlaf. Je nach Windrichtung Zug-Lärm oder Autobahn-Lärm trotz Lärmschutzwand an der Autobahn. Die dahinter liegenden Hallenwände reflektieren den Schall in unsere Richtung. An manchen Sommerabenden Lärm durch das verladen von Autos auf Wagons im alten "DB-Ausbesserungswerk".	Beitrag wird zur Kenntnis genommen
126	Oberneuland	Lärmschutz Achterdieksee	Das Gebiet um den Achterdieksee ist ein viel und gern genutztes Erholungsgebiet für die umliegenden Wohngebiete im Büropark Oberneuland und der angrenzenden Vahr. Leider ist der Lärm direkt am Badeufer vor allem im Sommer oft unerträglich, sodass man kaum ein Gespräch führen kann. Lärmschutz an den Auf-/Abfahrten durch Geschwindigkeitsbegrenzung und Schutzwände ist dringend nötig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Lärmschutzwände an Autobahnen werden nach der 16. BImSchV beim Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Autobahnabschnitts zum Schutz der Anwohner:innen errichtet. Gleiches gilt für die freiwillige Lärmsanierung des Bundes an bestehenden Autobahnen. Schutzanspruch haben in beiden Fällen nur Daueraufenthaltsräume von Wohnhäusern und Betrieben. Das freie Gebiet um den Achterdieksee fällt nicht darunter.
127	Burglesum	Verkehrslärm der Autobahn 270	Wir sind 2015 nach Bremen in die Hans-Steil-Str. gezogen. Der Straßenlärm ist stetig lauter geworden. Besonders wenn der Wind aus südlicher Richtung kommt. Da kann man nicht mehr auf der Terrasse sitzen. (Hausnummer wurde entfernt)	Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
128	Burglesum	Beirat Burglesum	<p>Der Beirat und das Ortsamt Burglesum sehen für den Stadtteil die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die A270, A27 und A281, sowie den Verkehrsträger Schiene als primäre Lärmquellen. Vor allem die Zunahme des Verkehrs auf der A270 sorgt seit längerer Zeit für Beschwerden von Bürger*innen über eine erhöhte Lärmbelastung. Diese Beschwerden sind durchaus nachvollziehbar und es sind daher aus unserer Sicht entsprechend bestehende Lärmschutzwände zu ertüchtigen aber insbesondere zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der A270 mittelfristig vorzunehmen. Dieses gilt auch für die A27. Hier sind die bestehenden Lärmschutzwände auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsentwicklung auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Entsprechende Lärmschutz-Lücken sind zu schließen. Die Hauptdurchgangsstraßen (Heerstraßenzüge und Stader Landstraße) sind ferner oft mit Schlaglöchern und Unebenheiten versehen, die entsprechend Lärm verursachen. Im Hinblick auf eine Lärminderung sind sie entsprechend zu sanieren (z.B. mit Flüsterasphalt) und entsprechend in einem sehr guten Zustand zu erhalten.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Autobahn GmbH plant bremenweit nach und nach alle Autobahnabschnitte bzgl. bestehender und neuer Maßnahmen der Lärmsanierung zu prüfen. Ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht nicht. Ein Zeithorizont kann nicht genannt werden.</p>
129	Hemelingen	Beirat Hemelingen Beschluss vom 20.04.2023	<p>Aufgrund der Überschreitung der Auslöseschwellenwerte an der Autobahn A1 fordert der Beirat einen effektiveren aktiven Lärmschutz durch geänderte und höhere Lärmschutzwände. Auch die Lücke im Lärmschutz zwischen dem Kleeblatt Hemelingen und der Lärmschutzwand in Arbergen muss geschlossen werden. Außerdem fordert der Beirat ein zusätzliches nächtliches Tempolimit auf der A1 um die Überschreitung der Lärmwerte zu reduzieren. Auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Autobahnzubringer Hemelingen wird für notwendig erachtet. Der Beirat verweist auf seinen Beschluss vom 11.03.2021 zu der Thematik.</p>	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes: In den Anwendungsbereich der Lärmvorsorge wird in Zukunft der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 fallen. Die gesetzlichen Vorgaben werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der A 1 evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz.</p> <p>Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung 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) sowie eine Pegelreduzierung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von mind. 2,1 dB(A) nachzuweisen.</p>

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
130	Hemelingen	Beirat Hemelingen (Anlage Beschluss des Beirats Hemelingen vom 11.03.2021)	<p>Die durch den Stadtteil Hemelingen führende Bundesautobahn 1 (BAB 1) und der Autobahnzubringer Hemelingen sorgen für eine erhebliche Lärmbelastung der Bürger*innen. Die Lärmkartierungen und schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass es zu Überschreitungen der Lärmwerte kommt.</p> <p>Insbesondere im besonders schützenswerten Nachtzeitraum sind die Lärmwerte zu hoch und gefährden langfristig die Gesundheit und beeinträchtigen die Lebensqualität der Bürger*innen.</p> <p>In Teilbereichen der BAB 1 fehlt der aktive Lärmschutz völlig oder ist von seiner Gestaltung und Höhe nicht mehr ausreichend. Auch am Autobahnzubringer Hemelingen ist kein aktiver Lärmschutz, bis auf den etwas leiseren Asphalt vorhanden.</p> <p>Daher fordert der Beirat Hemelingen vom Senat und von der Autobahn GmbH des Bundes;</p> <p>1. Zeitnah ein Konzept zu erarbeiten, wie die Lärmbelastung durch die Bundesautobahn 1 (BAB 1) und den Autobahnzubringer Hemelingen in den nächsten Jahren deutlich gesenkt werden kann und dieses Konzept mit dem Beirat zu beraten.</p>	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Siehe Nr. 129</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortführung:</i></p> <p>2. Den vorhandenen Lärmschutz zu überprüfen. Zu überprüfen ob er seine Aufgabe noch erfüllt, ob die Höhe und der Zustand des Lärmschutzes noch den gesetzlichen Vorgaben genügt oder ob ein Austausch oder eine Erhöhung erforderlich ist. Hierbei ist auch zu prüfen, ob eine Erhöhung mit einer Abwinkelung zur Autobahn und eine Begrünung oder Nutzung für Photovoltaik möglich ist.</p> <p>3. Die Lücke im Lärmschutz an der BAB 1 in der Fahrtrichtung Bremen nach Osnabrück von der Eisenbahnbrücke der Strecke Osnabrück – Bremen bis zur Weser zu schließen.</p> <p>4. Eine intelligente von der Windrichtung abhängige Regelung der Höchstgeschwindigkeit einzurichten.</p> <p>5. Am Autobahnzubringer Hemelingen einen aktiven Lärmschutz zu installieren. Als Sofortmaßnahme auf dem gesamten Autobahnzubringer eine einheitliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzuordnen.</p>	
131	Hemelingen	Hemelingen (Anlage Forderungen zur Lärmaktionsplanung 23.11.2020 zum Beschluss)	<p>Straßenverkehrslärm:</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 $\geq 3,5$ 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 	<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.</p> <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>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.</p> <p>Hinsichtlich des Bereiches Hemelingen ist zu berücksichtigen, der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 zukünftig in den Anwendungsbereich der Lärmsanierung fallen wird. Die gesetzlichen Vorgaben werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der A 1 evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz.</p>

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortführung:</i> 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> <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!• An Straßen mit erhöhten Lärmwerten soll durch technische Maßnahmen (z. B. Straßenbelag) und/oder zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen die Lärmbelastung für die Anwohner*innen gesenkt werden.• Schallschutz sollte zukünftig begründet erfolgen	

Anlage 5.2: Straßenverkehr Autobahnerwähnungen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
132	Obervieland	Beirat Obervieland	<p>[...] 3. Die Lärmschutzwand an der A1 zwischen den AS Arsten und AS Bremen / Neustadt-Brinkum entspricht nicht dem Stand der Technik. Sie ist nicht mehr ausgelegt für den hohen KFZ Verkehr mit ca. 100.000 Fahrzeugen pro Tag. Kurzfristig ist die vorhandene Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) wetter- und immissionsabhängig zum Zwecke der Lärmreduzierung einzusetzen (Hohe Lärmbelastung bei Wetterlagen aus S/O, S und S/W). Darüber hinaus muss die Einhaltung des Tempolimits durch Überwachungssysteme, die hinsichtlich der notwendiger Technik auch in der Lage sind sowohl PKW als auch LKW gesondert zu erfassen, gewährleistet werden. Langfristig ist bei Sanierungsmaßnahmen auf der A1 der geräuschintensive Betonbelag gegen offenporigen Asphaltbelag (OPA) auszutauschen, um eine spürbare Lärmentlastung zu erzielen. Diese Technik hat sich u. a. zwischen dem Bremer Kreuz und im Bereich der AS Oyten positiv herausgestellt und sollte überall dort eingesetzt werden, wo die Bevölkerung sehr hohen Lärmbelastungen der A1 ausgesetzt sind. Der Beirat bevorzugt die Umsetzung der langfristigen Lösung als Lärmschutzmaßnahme</p> <p>4. Auf dem Arster Zubringer ist zum Schutz der Bevölkerung ebenfalls der Einbau eines offenporigen Asphaltbelages (OPA) zur Lärmschutzreduzierung erforderlich. Insbesondere nach Umwidmung des Zubringers zur A281 sind hier besondere Lärmschutzmaßnahmen durch die zu erwartenden, höheren Verkehrsbelastungen (PKW- und LKW-Verkehr) erforderlich.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:</p> <p>Die Autobahn GmbH plant bremenweit nach und nach alle Autobahnabschnitte bzgl. bestehender und neuer Maßnahmen der Lärmsanierung zu prüfen. Ein Anspruch auf Lärmsanierung besteht nicht. Ein Zeithorizont kann nicht genannt werden. Die konkreten Forderungen zum Fahrbahnbelag und der VBA werden an die AdB adressiert.</p> <p>Die Forderungen der Geschwindigkeitsüberwachung werden an den Senator für Inneres als zuständige Stelle weitergegeben.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
1	Walle	Lärm Waller Heerstraße	<p>Die Waller Heerstr. ist eine extrem stark befahrene Straße, die von der Politik sehr stiefmütterlich behandelt wird. Es ist schon erstaunlich, dass in Stadtteilen wo sich Bewohner mit höherem Einkommen aufhalten verkehrsberuhigte Zonen an der Tagesordnung sind und in anderen Teilen der Stadt überhaupt keine Anstrengungen unternommen werden, den Straßenverkehr für die dort lebenden Bewohner erträglich zu machen. In Schwachhausen gibt es merkwürdigerweise verkehrsberuhigte 30er Zonen, obwohl das gar nicht nötig wäre. Macht mich stutzig. Die Waller Heerstr. hingegen ist ein Fahrweg für LKW und PKW von morgens bis abends. Hab leider noch nicht gezählt. Der Lärm und die Lärmübertragung auf die Gebäude und die Schallemissionen in das Gebäude sind extrem entnervend. Normal wäre hier ein überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 vom Waller Ring stadtauswärts notwendig und erforderlich. Ganz schlimm ist es geworden, nachdem die Bahnschienen auseinander gelegt wurden, damit die 10t schwereren und breiteren Bahnen dort fahren können. Manchmal fahren die Bahnen mit einer Geschwindigkeit von 50 Std/km/h an unseren Häusern vorbei. Extrem laut. Das ist so laut, und mit den Erdvibrationen, klappern bei mir die Heizungsabdeckungen. Der Bau der Straßenbahn Trasse vom Waller Ring stadtauswärts und zum Waller Ring stadteinwärts ist bautechnisch eine Katastrophe.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung: Geschwindigkeit und damit einhergehender Lärm macht krank und ist nicht zu akzeptieren. Hier muß durch Geschwindigkeitsreduktion Straßenbahn und PKW/LKW-Verkehr, Tempo 30 Abhilfe geschaffen werden. Das Schäden an den Häusern entstehen durch die extremen Vibrationen der überschweren Straßenbahnen ist mit Sicherheit in einiger Zeit zu beobachten. Das ewige Zetern und beschönigen und beschwichtigen von Seiten der Bahn ist eigentlich mit nichts zu rechtfertigen. Völlig inakzeptabel ist der fast am Haus vorbeifahrende Schienenverkehr ca 6m. Natürlich müssen Menschen mit der Bahn von A nach B kommen, aber immer unter der Prämisse, das andere Menschen nicht darunter leiden müssen. Des Weiteren wird die Waller Heerstr. vom Waller und zum Waller Ring immer und immer wieder von Rasern mit 500 PS-Karren als Rennstrecke missbraucht. Hier müsste dringendst zu allen Lärmschutzmaßnahmen Überwachung stattfinden und entsprechend geahndet werden. Mit freundlichen Grüßen</p>	
2	Walle	Lärmhotspot	<p>Als Lärmhotspot muss ich den Bereich um die Hochstraße um das Volkshaus in Utbremen melden. Es wäre für die dortigen Anwohner gesünder, wenn der Verkehr auf der Hochstraße und die entsprechenden Zubringer mit einem niedrigeren Tempolimit belegt würden. Offene Fenster sind in diesem Bereich schwer zu genießen, weil es viel zu laut und schnell befahren wird. Für die Anwohner:innen und in dem Bereich Arbeitenden: bitte überprüfen Sie diesen Bereich kritisch und handeln entschlossen! Vielen Dank für die Möglichkeit einer Beteiligung</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
3	Östliche Vorstadt	Lärmquellen in Bremen	<p>Sehr geehrtes Lärmerfassungsteam, da ich bezüglich dem gestiegenen Lärmproblem bei der BSAG bereits nachgefragt habe, gehe ich davon aus, dass sich im Verlaufe dieses Jahres eine Reihe von Bürgern bei Ihnen gemeldet haben. Es geht um die neuen Straßenbahnen. Ich wohne in der Straße Bei den Drei Pfählen, 28205 Bremen, bin rechtsseitig taub und linksseitig auch nicht mehr mit voller Hörkraft ausgestattet. Cross-Over-Hörgeräte trage ich, wenn ich das Haus verlasse und falls ich am Abend Fernsehen gucke. Trotzdem höre ich auch in den Zimmern, die nicht an der Straßenseite liegen, ohne Nutzung des Hörgerätes die neuen Straßenbahnen. Besonders laut wurde es, als die Außentemperaturen unter 5 °C betrug, es donnerte praktisch permanent. Bei geöffnetem Schlafzimmerfenster ist kein Schlafen möglich, zu keiner Jahreszeit. Praktisch müssten in Bremen sämtliche Straßenbahnschienen neu mit entsprechender Lärminderungsunterlage verlegt werden diese Straßenbahnen sind eine Lärmzumutung. Seit ein paar Jahren hat sich die Querverbindung Bennisenstraße / Georg-Bitter-Straße zur Rennstrecke für PKW' s entwickelt, nur wenige Stunden in der Nacht ist wenig Verkehr. Für alle Anwohner in diesem Bereich könnte der Lärmpegel erträglicher werden, wenn es eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/Std. gäbe.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung: Außerdem wird diese Achse lautstark von Polizei, Krankenwagen und Feuerwehr genutzt. Die Wohnqualität hat in diesem Bereich Peterswerder/Hastedt sehr nachgelassen und ist zeitweise eine Zumutung, zumal bei Ostwind auch noch der Lärm der in diesem Bereich relativ niedrig fliegenden Flugzeuge hinzukommt! Auch wenn Sie den Lärm nicht reduzieren können, so hoffe ich doch, dass Sie diese nicht akzeptablen Belastungen für die Bewohner dieses Stadtteils in den Bearbeitungsplan für unseren zukünftigen Senat mit aufnehmen werden. Vielen Dank</p>	

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
4	Borgfeld	Verkehrslärm an der Borgfelder und Lilienthaler Heerstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, wie unschwer dem Lärmatlas zu entnehmen ist, ist es zu laut insbesondere in der Nacht. Wir haben schon eine Petition 2021 S 20-227 gestartet zur Einrichtung einer Zone 30 von 22-6 Uhr an der Strecke. Dies wurde auch vom Bauausschuss des Borgfelder Beirats fraktionsübergreifend unterstützt. Leider hat der Beirat aus Arglist und Unfähigkeit diese Unterstützung ohne Rücksprache aufgekündigt. Vor der Petition gingen schon ein Schreiben an Frau Senatorin Schaefer deren Antwort leider komplett am Thema vorbeiging. (Das ASV was antwortete, bezog sich nur auf Unfälle und nicht Lärm). Das zwischenzeitliche stattfinden eines Treffens mit Mitgliedern des Petitionsausschusses und Beirats in Höhe Am Lehester Deich konnte nur durch anschreien erfolgen. In vielen Gesprächen mit Anwohnern ist sehr auffällig geworden, dass sich alle im Stich gelassen fühlen durch Beirat und Behörde. Wir hoffen das nun, durch wissenschaftliche Zahlen belastbar, durch Stadt und Beirat etwas unternommen wird um den insbesondere nächtlichen Lärm Einhalt zu gebieten. Folgende Maßnahmen würden unserer Meinung schon helfen: Flüsterasphalt, Lärmschutzwände, Zuschuss für Dämmmaßnahmen und was auch geht ist eine nächtliche Zone 30 die auch überwacht wird. Vielen Dank und viele Grüße (Name und Adresse wurden entfernt)</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
4	Burglesum	Unterführung "An Smidts Park"	Die tunnelartige Unterführung "An Smidts Park" ermutigt viele motorisierte Verkehrsteilnehmer dazu besonders stark und laut zu beschleunigen. Besonders im Berufsschulverkehr und am Wochenende wird dies deutlich. Laute knatternde Auspuffanlagen werden vermutlich mit offenen Klappen betrieben um maximalen Lärm zu verursachen. Den Lärm hört man als lautes Knallen durch das gesamte Wohnviertel. Direkt vor der Unterführung wird die Zone 30 aufgehoben, was natürlich genau an dieser Stelle zum Beschleunigen verleitet.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.
5	Findorff	Verkehrslärm (LKW, Raser, Berufsverkehr) in der Eickedorfer Str.	Verkehrslärm insbesondere in den späten Abendstunden und frühen Morgenstunden. Ab 22 Uhr bis in die Nacht hinein wird die Strecke (mit ausgeschalteter Ampel - Eickedorfer Str. / Findorffstr.) Hollerallee über die Eickedorferstr. bis zur Hemmstr. von Rasern (auch mit technischer Manipulation) genutzt. Es bedarf hier unbedingt einer Installation von mehreren Blitzern. Gerne auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h . Ab 4 Uhr morgens wird die Eickedorfer Str. vermehrt für den Berufsverkehr und von LKW genutzt, die gern auch schneller als 50 km/h fahren. Beliebte Strecke für stadtein- und auswärts. Generell auch hochfrequentiert von Polizei und Rettungsfahrzeugen mit Martinshorn genutzt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
6	Findorff	hoher Straßenlärm Hemmstraße - Bereich "In den Hufen"	Hohe Lärmbelastung durch Abrollgeräusche der Autos und LKWs bei 50km/h auf Grund rauhem Teerbelags. Verschärft durch immer schwerer werdende PKWs, insbesondere SUVs und auch Elektroautos (durch das höhere Leergewicht), und höhere Verkehrsdichte, steigt die Lärmbelastung jedes Jahr. Immer mehr LKW nutzen die Hemmstraße im Bereich "in den Hufen": verdichteter Wohnraum mit vielen zu beliefernden Supermärkten; zusätzlich werden Staus auf dem Fly-Over/Abfahrt Überseestadt abgekürzt. Gerade nächtlich verleitet die langgezogene Kurve zu deutlich überhöhten Geschwindigkeiten: Schlafen mit offenem Fenster unmöglich. Überqueren der Straße wird immer risikoreicher, gerade auf Höhe des Umspannwerkes mit gefährlicher Ausfahrt in der Innenkurve - insbesondere durch die zunehmende Zahl an anwohnenden Kindern entsteht hohes Unfallpotential. Durch die Bäume ist die Sicht auf herannahende Fahrzeuge zusätzlich eingeschränkt. 30km/h durchgehend - das wäre für die Anwohner eine echte Entlastung	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
7	Findorff	Münchener Straße - Straßenlärm durch Raser auf der Münchener Straße	Guten Tag, auf allen Stadtstraßen Bremens insbesondere die Münchener Straße herrscht ein unerhörter Lärm der uns Menschen und Kinder krank macht. Es wird gerast, vor allem Nachts und sonntags. Als Hundebesitzer kann ich das sehr gut einschätzen da ich häufig Nachts spazieren gehe und am späten Abend. Bei einer Aktion, wo wir Blumenzwiebeln an Straßenbäumen gepflanzt haben, hat eine Anwohnerin uns von dem unerträglichen Lärm erzählt und darum gebeten die Geschwindigkeit generell auf 30 km/h herabzusetzen. Sie hat uns beneidet, weil wir in Seitenstraßen wohnen. Die Verkehrsplanung schuldet es den Anwohner. Wir wissen ja das 40 km/h im Endeffekt 40 km/h bedeuten. Wir als interessierte BürgerInnen wissen das. Sie als Verkehrsplaner auch. Bitte erlösen sie uns von dem Lärm! Nochmals, jetzt wird die Linie in der Münchener Straße gesetzt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt in großen Teilen unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.
8	Findorff	Zuviel Verkehrslärm in der Fürther Straße	Bald ist Osterwiese und der komplette Verkehr der Schausteller rast durch die Fürther Straße . Besonders nachts wird gerast was zu starkem Lärm und Erschütterungen führt, zumal die Gefährte der Schausteller nicht gerade leicht sind... Unser Vorschlag an die Marktverwaltung: die Schausteller dazu anhalten, dass sie auch mal andere Zufahrten zur Bürgerweide nutzen!!! Denn geteiltes Leid ist halbes Leid! Überhaupt wäre Tempo 30 und Geschwindigkeitsüberwachung mit Blitzer angebracht, aber das ganze Jahr über, damit die Raserei endlich aufhört!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
9	Horn-Lehe	Bereich Bgm.-Spitta-Alle, Schwachhauser Heerstraße, Horner Heerstraße	Rund um die Uhr hohe Lärmbelästigung durch Autoverkehr - LKWs, Straßenbahnen und Busse sowie durch Kranken-, Feuerwehr- und Polizeifahrzeuge mit Sirenen - tagsüber und nachts. Vielleicht können die Sirenen leiser sein, zumindest nachts ggf. auch entfallen? Vielleicht könnte es im Stadtverkehr generell Tempolimit 30 geben?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Beitrag wird zur Kenntnis genommen. Eine stadtweite Regelgeschwindigkeit ist aktuell straßenverkehrsrechtlich nicht möglich. Es gibt verschiedene Initiativen, dies zukünftig zu ermöglichen. Bremen ist z.B. Teil der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"
10	Horn-Lehe	Verkehrslärm durch hohe Geschwindigkeit	Abends fahren die PKWs oft mit weit über 50 km/h durch die Marcusallee . Der Verkehrslärm könnte reduziert werden, wenn man auf der gesamten Marcusallee (Durchgangsstraße) Tempo 30 km/h einführen würden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Beitrag wird zur Kenntnis genommen. Der Wunsch nach mehr Geschwindigkeitsüberwachung wird an den Senator für Inneres adressiert.
11	Huchting	Lärmbelastung Kirchhuchtinger Landstr.	Guten Morgen sehr geehrte Damen und Herren, in der Kirchhuchtinger Landstrasse (Bereich zwischen Ortsgrenze nach Stuhr und der Kreuzung Heinrich-Plett-Allee) ist die Lärmbelastung durch den Kfz.-Verkehr unerträglich. Es handelt sich um eine Einfahrtstraße nach Bremen und eine Länge von ca. 500 Metern. Obwohl zwei Kitas an diesem Bereich angesiedelt sind gibt es hier keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 kmh . Unverständlich! Unser Haus liegt ca. 6 m von der Fahrbahn entfernt. Ein Öffnen der Fenster tagsüber (besonders im Berufsverkehr) ist nicht möglich, weil der Lärm unerträglich ist.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
12	Neustadt	Straßenlärm am mittleren Kirchweg	Am Kirchweg zwischen Gastfeldstraße und Kornstraße ist es sehr laut. Busse, Laster, Lieferdienste und PKW teilen sich die vor kurzem verbreiterte Fahrbahn mit Radfahrenden. Viele geben noch mal Gas, um grüne Ampeln nicht zu verpassen. Bitte Tempo 30 hier, denn es ist ein Wohngebiet (Schlafstörung und schlechte Aufenthaltsqualitaet) mit viel FußgängerInnen, auch Kindern!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.
13	Neustadt	Autoposer in der Friedrich-Ebert-Str. (Hausnummer wurde entfernt)	Sobald die Temperaturen anstiegen ist auch ein Anstieg von Autoposern und Motorradfahren zu verzeichnen, die laut ihre Motoren aufheulen lassen. Die Friedrich-Ebert-Str. ist sowieso schon durch den Lärm des Auto- und Straßenbahnverkehrs belastet. Ich würde gerne wissen, wie sich ein Höchsttempo von 30 km/h auswirkt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.
14	Oberneuland	Büropark Oberneuland	Der Büropark (mittlerweile mit Wohnungen bebaut) wird leider weiterhin als "Rennstrecke" zur Verkürzung genutzt. Es wäre wichtig die Möglichkeit durch dreamt Tempo 30 oder Bodenschwellen einzuschränken.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt in großen Teilen unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
15	Oberneuland	Oberneuland Büropark	Viele nutzen den Büropark als Zeitersparnis für die Anbindung an andere Stadtteile. Das ist prinzipiell auch überhaupt gar kein Problem verständlich und auch von uns so praktiziert. Allerdings kommt es vermehrt zu Geschwindigkeitsüberschreitung vor allem im Anfangsbereich des Büropark ist. Es wäre daher wichtig im gesamten Büropark Tempo 30 aus zu schildern und vor allem im Bereich des Kreises sicherzustellen, dass die Fahrzeuge ihre Geschwindigkeit verringern müssen um Fußgängern, Kindern und Anwohnern, eine Überquerung der Straße ohne gesundheitliche Gefährdung zur möglichen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt in großen Teilen unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.
16	Oberneuland	Schnellfahrer	In der Oberneulander Heerstrasse starten insbesondere im Bereich der Hausnummern 42, 44, 46 bis ca. 56 viele Schnellfahrer wenn die Ampel in Richtung Oberneulander Landstrasse "endlich" grün ist. Gleichzeitig sind bei Rewe-Markt viele Fußgänger und Kinder unterwegs. Tempo 30 wäre sehr wünschenswert. Vielen Dank dafür, wenn Sie dies berücksichtigen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt in großen Teilen unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.
17	Obervielend	Tempolimit 30 in der Karl-Marx-Straße Habenhausen	Meine Familie spricht sich für ein Tempolimit auf 30km/h in der Karl-Marx-Straße aus. Das Tempolimit würde für mehr Sicherheit und weniger Lärmbelästigung am Tag sorgen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
18	Ober- vieland	Rasen auf der Karl-Marx-Str.	Die Karl-Marx-Str. wird durch die Nähe zur KiTa Engelkestr. häufig von Kindern überquert. Gleichzeitig wird hier häufig schnell gefahren, was zu erhöhtem Lärm und Gefahren führt. Viele Autofahrer fahren zu Beginn der Str. intuitiv 30, da sie eher den Eindruck einer solchen Str. macht. Auf Höhe der Mitte des Straßenverlaufs wird aber meist richtig Gas gegeben. Nur ist dort dann ein großer kreuzender Fußgängerweg (entlang des Habenhauser Landwehr), wo häufig Kinder über die Str. müssen und es nicht mal einen Zebrastreifen gibt. Hier kann ein Zebrastreifen + 30kmh eine deutliche Lärmreduzierung für die Anwohner und einen großen Sicherheitsgewinn für die Kinder bringen. Es muss ja nicht immer erst etwas passieren, bevor man sinnvolle Maßnahmen ergreift...	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.
19	Osterholz	Lärm- reduzierung Osterholzer Heerstraße	Verkehrslärmreduzierung Osterholzer Heerstraße Stadtein-/auswärts. Hier wäre eine flächendeckende Tempo 30-Zone auf beiden Straßenseiten hilfreich. Außerdem mehrere feste Blitzer in engeren Abständen sodass die Geschwindigkeit im Schnitt gesenkt wird oder auch Lärmblitzer. Keine Geschwindigkeitstafeln ohne Folgen. Gerade in den Abendstunden fahren Lkw und Pkw deutlich über 60. Verständlich ist die Ballung des Verkehrs durch die Schichtwechsel bei Mercedes, rechtfertigt aber kein zu schnelles fahren.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.
20	Östliche Vorstadt	Straßenlärm Georg-Bitter- Straße in Hastedt	Im Bereich der Georg-Bitter-Straße, Abschnitt Kreuzung Hamburger Straße bis Kreuzung Bennigsenstraße liegt das Fokke-Wulf-Quartier (Detmolder Straße usw.) Durch den starken Verkehr in den Hauptverkehrszeiten kommt es zu hoher Lärmentwicklung im Wohngebiet. Abhilfe könnte eine verstärkte Bepflanzung oder anderer Lärmschutz, z.B. Zone 30 , ermöglichen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
21	Östliche Vorstadt	Straßenlärm Außer der Schleifmühle	<p>Zwischen der Bismarckstraße und dem Schleifmühlenweg kommt es auf dem 300m langen Teilstück der Straße Außer der Schleifmühle zu einer hohen Lärmbelästigung, weil viele Autos nach der Ampel immer extrem beschleunigen. Da nach 300m aber schon die nächste Ampel auf dem Weg zum Rembertiring kommt wird dann oftmals wieder extrem gebremst. Darüber hinaus kommt es an der Stelle durch das Zusammenführen von 3 Straßen oft zu (Beinahe)Unfällen, weil es schwer ist mehrere Fahrspuren zu kreuzen. Eine Verlängerung der 30er-Zone aus der Bismarckstraße um die 300m könnte die Lärm- und Verkehrssituation an der Stelle beruhigen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>
22	Östliche Vorstadt	Haltestelle Friedrich-Karl-Straße (Bismarckstraße)	<p>Hier ist sehr viel Straßenlärm von der vierspurigen Straße, der Bushaltestelle, der Ampelkreuzung und den Krankenwagen. Gelegentlich landet auch noch ein Rettungshubschrauber, aber selbst der wird vom Straßenlärm übertönt. Eine kleine Lärmreduktion würde bereits der Tausch der Pflastersteine gegen Asphalt in der Bushaltetasche bringen. Eine Reduktion der Geschwindigkeit wäre auch möglich. Weiter in Richtung Stadtmitte ist auf der Bismarckstraße ja ohnehin schon Tempo 30 ausgeschildert. Eventuell könnte man die Straße auch auf eine Spur pro Richtung reduzieren.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
23	Schwachhausen	Straßenverkehrslärm	Zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms, insbesondere durch hochmotorisierte PKWs ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit flächendeckend in der Stadt Bremen auf 30 km/h notwendig. Des Weiteren ist eine viel häufigere Überprüfung der Geschwindigkeit durch stationäre oder mobile Geschwindigkeitsmessgeräte sinnvoll. Beruflich fahre ich jeden Tag durch die Stadt und die wenigsten PKW-Führer halten sich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. In Bremen halten sich viele Autofahrer nicht ans Tempolimit, zeigt eine Analyse von Daten des Navigationsanbieters Tomtom. Weser-Kurier Bericht vom 04.03.2022. Alle Vorschriften und Auflagen dieser Welt bringen nichts, wenn keine bis wenig Kontrollen stattfinden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Beitrag wird zur Kenntnis genommen. Der Wunsch nach mehr Geschwindigkeitsüberwachung wird an den Senator für Inneres adressiert.
24	Schwachhausen	Strassenlärm im Bereich Brücke Kurfürstenallee über Kirchbachstrasse	Auf den Nebenspuren im Bereich der Rampen der Überführung Kirchbachstrasse werfen die Strasse und Betonwände der Rampen den Schall der Fahrzeuge verstärkt Richtung der dichten Häuser und Wohnungen. Auf den Nebenspuren sollte Tempo 30 eingerichtet werden, so wie es auf der Kirchbachstrasse schon zum "Lärmschutz" umgesetzt ist. Zusätzlich sollten die Betonwände der Rampen begrünt werden, um den Schall weiter zu reduzieren.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
25	Schwachhausen	die Autofahrer:innen halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung	- in der Kurfürstenallee auf Höhe der Freiligrathgrundschule ist es sehr laut durch Straßenlärm. Der Lärm wird stark dadurch verstärkt, dass die Autofahrer:innen sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h halten. Es wird häufiger geblitzt, das hat aber wenig Effekt. Die Raser fahren auch besonders in der Nacht, da wird nicht geblitzt. In Folge einer lang andauernden Baustelle auf der Kurfürstenallee war die Fahrbahn auf beiden Seiten nur Einspurig und sehr Eng. Es gab eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h , an die sich die Autofahrer:innen wegen der Enge auch halten mussten. Das hat den Lärm stark eingeschränkt!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.
26	Schwachhausen	Zu schnelle Autos und damit zu laute Autos auf Kurfürstenallee	In der Kurfürstenallee war es während der Baustellenphase für die Fernwärmeleitung deutlich ruhiger, während Tempo 30 angeordnet war. Wenn ich dort selber Auto gefahren bin, ist mir jedoch aufgefallen, dass ein Großteil der Verkehrsteilnehmer Tempo 50 gefahren ist. Seit das Tempo wieder auf 50 hochgesetzt wurde, fahren die meisten Autos deutlich schneller und es ist mit den vielen Spuren sehr laut. Ich frage mich wie die Autofahrenden dazu bewegt werden können, sich ans Tempo zu halten - denn dann wäre Tempo 50 evtl. auch noch ok. So wie es ist, ist es jedoch zu laut und war mit Tempo 30 deutlich angenehmer.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
27	Schwachhausen	Tempo 30 auf Schwachhauser Heerstraße	Ich beantrage, dass auf der Schwachhauser Heerstraße aus Lärmschutzgründen zumindest ab der Kurfürstenallee beidseitig Richtung Horn-Lehe Tempo 30 eingeführt wird. Schaut man sich die Lärmkartierung an, sieht man, dass insbesondere auf dem Teil bis zur Scharnhorststraße mit Hausbestand nahe der Straße die Lärmpegel vor allem nachts deutlich zu hoch sind.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.
28	Schwachhausen	Tempo 30 im Schwachhauser Ring	Im Schwachhauser Ring , insbesondere im Bereich zwischen H.H.-Meyer-Allee und Crüsemannallee , ist die Lärmbelastung durch den Verkehr sehr hoch. Autofahrer interpretieren diesen Bereich als eine Art Rennstrecke (breite, gerade Straße), was zu sehr hohen Geschwindigkeiten mit entsprechendem Lärm führt. Hier wäre eine Beschränkung auf 30km/h sehr wünschenswert.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
29	Schwachhausen	Lärmhotspot Schwachhauser Heerstraße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, der untere Teil der Schwachhauser Heerstraße ist dringend zu entschleunigen. Der Ausbau erfolgte dicht an den bestehenden Wohnhäusern und verführt zur meisten Zeit des Tages (außerhalb des morgendlichen Berufsverkehrs) zum Beschleunigen um die grüne Ampelphase zu nutzen. Das heißt, die Fahrzeuge fahren häufig mit bis zu 80km/h stadtein- und auswärts. Die Straßenbahn fährt ebenfalls schnell an und bremst stark ab, anstatt, die Strecke gemäßigt zurück zu legen. Aufgrund der beiden Ärztezentren auf beiden Seiten der Straße, queren regelmäßig Fußgänger die Straße, es fehlt eine Fußgängerüberwegung. Vor zwei Jahren hat dies zu einem tödlichen Unfall geführt. Aus meiner Sicht als Anwohnerin, Eigentümerin und Planerin als auch Verkehrsteilnehmerin wäre hier Tempo 30 angezeigt! Für den Berufsverkehr keine Einschränkung, der steht ohnehin zwischen 8 und 9 Uhr hier im Stau...Vielleicht noch ein Argument: In unserem Haus (Hausnummer entfernt) befindet sich eine Kita mit 40 Kindern, ein Elternverein, der in Eigeninitiative die Kinderbetreuung erfolgreich sicherstellt, endlich Zeit Zone 30 auch hier vor dem Haus umzusetzen?! Viel Erfolg! Und beste Grüße</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
30	Schwachhausen	Strassenlärm Kurfürstenallee	Sehr lauter Strassenlärm durch die 4-spurige Strasse Kurfürstenallee ; hauptsächlich hervorgerufen durch die Reifenabrollgeräusche. Die Strasse ist eine Dauerlärmquelle und sehr belastend für die direkten Anwohner im Bereich von der Schwachhauser Heerstrasse bis zur Belfortstrasse . Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 in dem Abschnitt würde zu einer deutlichen Lärmreduzierung führen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
31	Vahr	Straßen- verkehrslärm	<p>ich wohne seit über 40 Jahren in der Bgm.-Spitta-Allee, zwischen Papendiek- und Kiesselbachstraße. Seit ungefähr 2 Jahren führe ich Schriftverkehr mit einer sehr netten Mitarbeiterin des Ortsamtes Schwachhausen bzgl. des Verkehrslärms in der Bgm.-Spitta-Allee. Es ist eine 4spurige Straße mit viel Verkehr....nicht nur PKW sondern auch mit sehr vielen LKW. Es ist also mehr als recht laut und Balkone, die zur Bgm.-Spitta-Allee hin rausfliegen sind am Tage kaum nutzbar.....zu laut. Ab Ampel Ecke Richard-Bohljahn-Allee wird gern richtig Gas gegeben...nicht nur die PKW, sondern auch die Motorräder. Hinzu kommt, dass sich die Straße nicht im besten Zustand befindet und dann vor allem leere Anhänger fürchterlichen Lärm machen. Hier muss eine „Zone 30“ eingerichtet werden, um das Leben der Anwohner erträglicher zu machen.!!!!!!</p> <p>Es ist mir ein Rätsel, warum die Kirchbachstraße ab Kurfürstenallee eine „Zone 30“ ist. Die Straße ist 2spurig und hat erheblich mehr Bäume als die Bgm.-Spitta-Allee....und die fangen schon mal Lärm auf Sind wir hier nicht schützenswürdig??? Hier noch einmal meine dringende Bitte: Richten Sie hier bitte eine „Tempo 30 Zone“ ein; und zwar dringend. Jede Woche die verstreicht, schädigt die Menschen mehr. Vielen Dank und beste Grüße</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:</p> <p>Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>
32	Strom	Lärmbelastung der Stromer Landstr	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich beantrage die Überprüfung der Lärmbelastung der Stromer Landstr. Und wünsche mir tagsüber ein Tempolimit von 30km/h und nachts wiederholte Geschwindigkeitsmessungen. Viele Grüße ein Anwohner</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:</p> <p>Der genannte Straßenabschnitt liegt größtenteils unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
33	Strom	Teil 1 Strom (Hausnummer entfernt)	<p>Stromer Landstraße (Hausnummer entfernt): Seit 10 Jahren schreiben wir Einwendungen zur Lärminderungsplanung nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz und wir müssen leider feststellen, dass bisher keine Lärmverbesserung für unsere Wohnsituation passiert ist. Wir haben zuletzt das ASV um Ausbesserung der Fahrbahnoberfläche und Geschwindigkeitsreduzierung (30km/h) gebeten, da sich die Erschütterungen im Gebäude und die Knallgeräusche wieder häuften, da der Straßenaufbau in der Stromer Landstraße nicht in der Lage ist, die Vielzahl und die Gewichte der LKWs aufzunehmen. Sichtbar an den wiederkehrenden tiefen Fahrrippen und Fahrinnen, die durch den abgesackten Untergrund entstehen, die schadhafte Fahrbahnoberflächen und den Kanalschachtabdeckungen, die wie Erhebungen aus der Fahrbahnoberfläche gedrückt werden. In der Lärmkartierung für unser Wohnhaus werden Lärmpegel von 70-74dB(A) Tags und 65-69dB(A) Nachts erreicht und die Werte liegen deutlich im gesundheitsgefährdenden Bereich. Die betroffenen Räume zur Straße beinhalten besonders schutzwürdige Räume wie z.B. Kinderzimmer und Schlafzimmer. Die Geräuschpegel werden zusätzlich durch eine Abdeckebene vom Verfasser der Lärmkarten abgedämpft. Insbesondere der straßenzugewandte Bereich fällt durch ein lärmreduziertes Farbspektrum auf, was unserer Erfahrung nach sehr unwahrscheinlich ist, da sich in den Gebäudeecken Schallspitzen entwickeln.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt größtenteils unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung Die Geräuschpegel aus dem GVZ und dem angeschlossenen Schienennetz werden gar nicht erst von der Lärmkartierung erfasst, obwohl sie nach BPlan (2106, 2036,1984 ...) als Dienstleistungs- und Gewerbegebiet (GE) und Sondergebiet für kombinierten Güterverkehr (SO) ausgewiesen sind und Lärm bis zu 65tags/50nachts dB(A) erzeugt werden dürften. Die Geräusche enden nicht einfach am Stromer Berg. Der unnötige LKW Suchverkehr wurde nicht abgewendet, ein elementarer Aufbau einer Infrastruktur, die den Ortsteil Strom entlasten sollte, ist bis heute nicht erfolgt. Ebenfalls wurden keine Lärmwerte aus Windenergie erfasst, die in der Tagessumme weitere Immissionen herbeiführen. Einen Ort und Zeitpunkt der Stille oder wenigstens einer geringen Geräuschkulisse gibt es in unserem Wohnbereich nicht mehr. Wir fordern Sie auf, endlich den gesundheitsgefährdenden Lärm auf der Stromer Landstraße zu reduzieren. Ein Fahrverbot für LKWs auf der Stromer Landstraße ist die notwendige Konsequenz, die wir einfordern. Die komplette Infrastruktur ist nicht in der Lage diese Verkehrsbelastungen aufzunehmen. Die Stedinger Brücke hat ihr Belastungsende erreicht.</p>	

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung Die Stromer Landstraße hat eine zu geringe Fahrbahnbreite, der Unterbau der Fahrbahn ist unzureichend und der Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und dem zu kleinen kombinierten Rad und Fußweg ist nicht ausreichend und einige LKWs rutschen auch schon mal in den Seitenraum ab.. Die Verkehrszahlen, und damit der Lärm vor unserer Haustür, werden noch um ein Vielfaches in die Höhe gehen, wenn der Wesertunnel A281 eröffnet wird. Diese Zahlen wurden hier nicht mit aufgegriffen.</p>	
34	Vahr	August-Bebel-Allee und Karl-Kautsky-Straße Lärm durch schnelles Fahren/ Beschleunigen.	<p>Auf der August-Bebel-Allee und Karl-Kautsky-Straße wird nach dem Kreisel oder nach der Brücke über die Richard-Boljahn-Allee immer stark und mehr als 50 km/h beschleunigt. Der entstehende Lärm könnte durch Verlängerung der Lärmschutzwand und die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h bis 3 dB(A) verringert werden. Auch würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h den vier Kitas / Kindergärten an der August-Bebel-Allee zugutekommen und das starke Abbremsen und Beschleunigen an den Zebrastreifen verringern.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der genannte Straßenabschnitt liegt unterhalb der Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern. Aktuell liegt die Priorität auf den Straßen mit der höchsten Lärmbetroffenheit.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
35	Walle	Regelgeschwindigkeit für MIV reduzieren	Stadtweite Reduzierung der Regelgeschwindigkeit auf 30 statt 50 für eine maßgebliche Reduzierung des Straßenlärms. Insbesondere an den größeren Ausfallstraßen (z.B. Straßenzug Schwachhauser-Horner-Leher-Lilienthaler Heerstraße, Osterholzer Heerstraße, Waller-Gröpelinger Heerstraße). Neben der Lärmreduktion reduzieren sich entsprechend auch andere Emissionen und das Unfallrisiko und es trägt erheblich zu einer höheren Aufenthaltsqualität in diesen zentralen urbanen Räumen bei.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Beitrag wird zur Kenntnis genommen. Eine stadtweite Regelgeschwindigkeit ist aktuell straßenverkehrsrechtlich nicht möglich. Es gibt verschiedene Initiativen, dies zukünftig zu ermöglichen. Bremen ist z.B. Teil der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
36	Walle	Lärm Waller Heerstraße	<p>Die Waller Heerstr. ist eine extrem stark befahrene Straße, die von der Politik sehr stiefmütterlich behandelt wird. Es ist schon erstaunlich, dass in Stadtteilen wo sich Bewohner mit höherem Einkommen aufhalten verkehrsberuhigte Zonen an der Tagesordnung sind und in anderen Teilen der Stadt überhaupt keine Anstrengungen unternommen werden, den Straßenverkehr für die dort lebenden Bewohner erträglich zu machen. In Schwachhausen gibt es merkwürdigerweise verkehrsberuhigte 30er Zonen, obwohl das gar nicht nötig wäre. Macht mich stutzig. Die Waller Heerstr. hingegen ist ein Fahrweg für LKW und PKW von morgens bis abends. Hab leider noch nicht gezählt. Der Lärm und die Lärmübertragung auf die Gebäude und die Schallemissionen in das Gebäude sind extrem entnervend. Normal wäre hier ein überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 vom Waller Ring stadtauswärts notwendig und erforderlich. Ganz schlimm ist es geworden, nachdem die Bahnschienen auseinander gelegt wurden, damit die 10t schwereren und breiteren Bahnen dort fahren können. Manchmal fahren die Bahnen mit einer Geschwindigkeit von 50 Std/km/h an unseren Häusern vorbei. Extrem laut. Das ist so laut, und mit den Erdvibrationen, klappern bei mir die Heizungsabdeckungen. Der Bau der Straßenbahn Trasse vom Waller Ring stadtauswärts und zum Waller Ring stadteinwärts ist bautechnisch eine Katastrophe.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Straßenabschnitt gehört zu den Straßenabschnitten mit der höchsten Betroffenheit in Bremen. Geplant ist eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 in möglichst vielen der im Lärmaktionsplan genannten Straßen mit höchster Betroffenheit innerhalb der 5 Jahre bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans. Details zu Voraussetzungen zur Ausweisung sind dem Kapitel zu Tempo 30 im Lärmaktionsplans zu entnehmen.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung Geschwindigkeit und damit einhergehender Lärm macht krank und ist nicht zu akzeptieren. Hier muß durch Geschwindigkeitsreduktion Straßenbahn und PKW/LKW-Verkehr, Tempo 30 Abhilfe geschaffen werden. Das Schäden an den Häusern entstehen durch die extremen Vibrationen der überschweren Straßenbahnen ist mit Sicherheit in einiger Zeit zu beobachten. Das ewige Zetern und beschönigen und beschwichtigen von Seiten der Bahn ist eigentlich mit nichts zu rechtfertigen. Völlig inakzeptabel ist der fast am Haus vorbeifahrende Schienenverkehr ca 6m. Natürlich müssen Menschen mit der Bahn von A nach B kommen, aber immer unter der Prämisse, das andere Menschen nicht darunter leiden müssen. Des Weiteren wird die Waller Heerstr. vom Waller und zum Waller Ring immer und immer wieder von Rasern mit 500 PS-Karren als Rennstrecke missbraucht. Hier müsste dringendst zu allen Lärmschutzmaßnahmen Überwachung stattfinden und entsprechend geahndet werden. Mit freundlichen Grüßen</p>	
37	Woltmershausen	Straßenlärm Verkehr	<p>Woltmershauser Str. Ein Tempolimit 30 km/Std. würde die Lärmbelastung in den Wohnungen an der Str. reduzieren.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
38	Woltmershausen	Autoposer	Da wir uns nun über die dritte Shisha-Bar in der Woltmershauser Str. freuen dürfen, hat diese Straße noch deutlich an Attraktivität für Motoren-Lärm-Fans zugenommen. Eine Geschwindigkeits-Begrenzung auf 30 Km/h, welche durch feste ‚Blitzer‘ überwacht würde, wäre hier sowieso generell wünschenswert. Die Polizei sollte auch außerhalb der Sommermonate ihre Kontrollgruppe ‚Autoposer‘ in die betroffenen Stadtteile schicken.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.
39	Findorff	Starker Verkehrslärm in der Fürther Straße	Starker Verkehrslärm in der Fürther Straße . Hier wird extrem gerast, oft nachts aber auch tagsüber. Eine Verkehrsüberwachung mit Blitzer und Tempo 30 wären dringend erforderlich. Die Busse rasen auch, was zu starken Erschütterungen führt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: An einzelnen Gebäuden des Straßenabschnitts wird die Schwelle der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen zunächst die Straßen mit höchster Betroffenheit auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 geprüft werden. Der Straßenabschnitt gehört nach derzeitigem Stand leider nicht dazu. Aktuell sind daher keine Maßnahmen geplant. Dies kann sich zukünftig ändern.

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
40	Hemelin- gen	Lärmmin- derung Vahrer Straße	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich als Anwohner der Vahrer Straße auf den starken Verkehrslärm in unserer Straße aufmerksam machen, welcher durch das aktuelle Lärmkataster bestätigt wird (lila Bereich). Schwerlastverkehr, besonders viel Verkehr bei den Schichtwechseln von Daimler, in den Sommermonaten laute Motorräder und die mit großer Mehrheit noch lauten Dieselsebusse der BSAG sorgen für einen Lärmpegel, der dauerhaft zu einer großen Belastung führt. Dies sollte schnellstmöglich und sobald die rechtlichen Möglichkeiten vorhanden sind, durch durchgängiges Tempo 30 reduziert werden. Des Weiteren muss regelmäßig die Geschwindigkeit überwacht werden, zum Beispiel durch Blitzeranhänger. Meine Frau und ich haben viel Geld in die Sanierung unseres Hauses investiert, weil wir uns hier grundsätzlich sehr wohl fühlen, aber die Stadt muss endlich wieder anwohnerfreundlicher werden. Hierfür ist eine Reduzierung des Verkehrslärms zwingend erforderlich!</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>
41	Woltmers- hausen	Tempo 30 für ganz Woltmers- hausen / Rablinghausen	<p>Für die Umwelt und die Gesundheit der Anwohner wäre es doch am einfachsten (und günstigsten) Tempo 30 im gesamten Stadtteil einzuführen. Spart ´ne Menge Verkehrsschilder, ist für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und spart auch noch jede Menge CO². Gilt für alle ohne Ausnahme - auch für die BSAG keine Ausnahme! (Das Taktzeiten-Argument als Totschlag-Argument sollte dringend überdacht werden! Das braucht niemand mehr in diesen Zeiten!) Das könnte die Belastung durch Verkehrslärm schnell verringern und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtteil schnell verbessern!</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Beitrag wird zur Kenntnis genommen. Eine stadtweite Regelgeschwindigkeit ist aktuell straßenverkehrsrechtlich nicht möglich. Es gibt verschiedene Initiativen, dies zukünftig zu ermöglichen. Bremen ist z.B. Teil der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
42	Östliche Vorstadt	Lärmquellen - St.Jürgen-Strasse/Bismarckstrasse	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Seit dem Jahre 2001 wohne ich mit Familie in der Graf-Haeseler-Strasse mit Gartenseite zur Bismarckstrasse: In den letzten Jahren wird es hier immer lauter. Das ist nicht nur tagsüber, sondern vor allem auch nachts zu erleben. - Autoposer und Autos mit lauten Auspuffen, teils laut knatternd und mit extra Fehlzündungen - mit Beginn des Frühjahrs auch wieder verstärkt Motorradfahrer oder Mopedfahrer mit lauten Auspuffanlagen - es wird häufig auch noch extra schnell beschleunigt beim Stadtauswärtsfahren wenn die Ampel grün wird Das Lärmgeschehen steigert sich mit Beginn des Frühlings, verstärkt sich an den Wochenenden und läßt uns teils auch noch nach Mitternacht aus dem Schlaf hochschrecken. Auf den Lärm durch Bahn und Zentralkrankenhaus Mitte waren wir vorbereitet und das wußten wir beim Hauskauf. Subjektiv läßt sich hören stellt die Bahn vermehrt flüsterleisere Waggons und Züge auf die Schienen. Beim Straßenlärm kommt bei den Notdienstfahrten mit Martinshorn lärmverstärkend dazu , dass die Rettungswagen noch einen zusätzlich lauten schrilleren Alarm verursachen bei Anfahrt an die Kreuzung Bismarckstrasse/St.-Jürgen-Strasse.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Der genannte Straßenabschnitt wurde aktuell nicht als Abschnitt mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.</p>

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung</p> <p>Als wir hier einzogen gab es auch noch keine Nachtflüge des Rettungshubschraubers, diese landeten zunächst nur bei Tageslicht mittig im Klinikgelände. Nun liegen wir auch noch nachts in der Einflugschneise des Rettungshubschraubers auf dem Dach des Klinikums. Es gibt mittlerweile auch zwei unterschiedliche Hubschraubertypen , der eine verursacht besonders lauten Krach. Hier gab es also in den letzten 20 Jahren auch drei mehr Lärm verursachende Veränderungen. Beispielhafte Anregungen: Wir verstehen auch nicht , warum hier in der Bismarckstrasse bis hinter zur Stader Strasse nicht Tempo 30 für den fließenden Verkehr umgesetzt ist, wo doch das Krankenhaus und der Kindergarten unmittelbar und die Schaumburger Schule mittelbar Anlieger sind. Auch fehlt ein stationärer Blitzer, es sind täglich vielfach Geschwindigkeitsüberschreitungen verbunden mit mehr Lärm und erhöhter Unfallgefahr zu beobachten. Da sind noch die Abriss- und Neubauarbeiten am Zentralklinikum Mitte. Eine never ending story, besonders im vergangenen Jahr der Abriss des Bunkers mit den nervtötenden Rammschlägen die in der ganzen Gegend bis rüber zum Werderseegelände zu hören waren...</p>	

Anlage 5.3: Straßenverkehr Tempo 30 Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
43	Hemelingen	Beirat Hemelingen Beschluss vom 20.04.2024	Dem Beirat wurden zusätzlich zu den aus den Daten auffälligen Bereichen Beschwerden aus folgenden Gebieten vorgetragen: Hemelinger Rampe; Hemelinger Werder; Marschstraße; Hastedter Osterdeich Besonders belastet sind aus Sicht des Beirates, wie es auch aus den Daten hervorgeht (teilweise über 75 dB): Gebiet Angeln/Ende Heumarschstraße/Am Hahnenberg (ohne jeglichen Lärmschutz zur A1); Marschstraße 54/56; Hannoversche Straße 36, 38, 40, 42, 58; Hastedter Heerstraße 124 – 445; Malerstraße; Hastedter Osterdeich; Zum Sebaldsbrücker Bahnhof sowie die Heerstraßenzüge...Grundsätzlich wünscht sich der Beirat an Straßen an denen die Auslöseschwellenwerte erreicht werden, eine Geschwindigkeitsreduzierung um den gesundheitsschädlichen Lärm zu reduzieren.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Die genannten Straßenabschnitte wurden aktuell nicht als Abschnitte mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.
44	Hemelingen	Beirat Hemelingen (Anlage Forderungen zur Lärmaktionsplanung 23.11.2020 zum Beschluss)	Noch offen: Lärmschutz Tempo 30 Hastedter Osterdeich	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am Hastedter Osterdeich findet derzeit statt.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
1	Hemelingen	Laerm	Fluglärm, man kann sein eigenes Wort nicht verstehen, zuglärm oder Autobahnlärm je nach Windrichtung. Zeitweise Industrielärm.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene < 55 dB(A) tags. Der Pegel im Nachtzeitraum liegt im Bereich zwischen 45 und 49 dB(A). Bereich Hemelingen - Höhe Mercedes Benz AG und DB Fahrzeug Instandhaltung
2	Hemelingen	Kleine Westerholzstr. (Hausnummer entfernt)	Fluglärm (besonders noch spät abends landende oder startende Maschinen) Autobahnlärm von der A 1 (je nach Windrichtung, dann besonders laut) Eisenbahnlärm (besonders Güterzüge) Tagsüber manchmal Lärm aus dem Hemeliger Hafen (Schrottoschlag)	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740 Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Lärmsanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet.
3	Gröpelingen	Lärmbelästigung	Starke Lärmbelästigung durch A27 im Gebiet Oslebshausen Bauerdobben. Die Lärmschutzwand hört vor dem Sander Center auf. Das anliegende Wohngebiet ist durch die Aurobahn und die Abfahrt Oslebshausen stark mit Lärm belastet. Eine bessere Ausschilderung Richtung Gröpelingen ist dringend notwendig. Durch die Errichtung des Toom Baumarktes in der Schragestraße ist mit weiteren Belastungen zu rechnen. Hinzu kommen die Lärmbelästigung der Bahn und des Hafens. Schrottverlafung. Je nach Windrichtung sind die Lärmbelästigung en enorm.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Oslebshausen. Teilweise durch Lärmschutzwand geschützt. Fällt in den Bereich von 55 dB(A). Hauptbelastung Straßenlärm, laut Kartierung 65-69 dB (Tag) Keine geplanten Maßnahmen seitens Lärmsanierungsprogramms. Gewerbelärm ist hier nicht Teil der Berechnung.
4	Hemelingen	Gewerbelärm	Daimler parallel zur Saarstraße macht Tag und Nacht Lärm und erzeugt auch Vibrationen. Nächtlicher Lärm auch durch Aufräumarbeiten. Auch die Eisenbahnlinie hören wir recht laut, störend vor allen Dingen nachts. Wieviel dB kann ich nicht beurteilen. Beste Grüße	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Hemelingen, außerhalb des berechneten Bereichs <55 dB(A) Tag, Nachts im Bereich 45-49 dB(A)
5	Hemelingen	Lärm Schienenverkehr	An der Bahnstrecke Osnabrück - Bremen fehlt in vielen Bereichen in Hemelingen ein aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand. Der Bahnlärm, insbesondere in der Nacht, beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit und ein aktiver Lärmschutz kann die Lärmsituation verbessern.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Hemelingen, außerhalb des berechneten Bereich sowohl Tag als auch Nacht. < 55 u. < 45dB(A) Strecke 1740 Keine Lärmschutzwand, Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Lärmsanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
6	Oberneuland	7mx400m Lärmschutzwand	Im Zuge des neuen Bebauungsplans 2371 für Oberneuland, soll entlang der Bahnlinie Bremen-Hamburg eine fast 400 m lange und 7 Meter hohe Schallschutzmauer von dem einen zum anderen großen Tunnel, entlang des Mühlenfelds bzw. Bahnhofs, entstehen. Die Schallemission der Eisenbahn ist in unserem Wohngebiet jetzt schon höher als die erlaubten 50 db tagsüber und 35db nachts. Durch diese einseitige Lärmschutzwand in Richtung Nord („Kirche“) wird der Schall sich in Richtung der Wohngebiete deutlich verstärken.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, direkt an Station Bremen Oberneuland. Angesprochene Wohnbebauung befindet sich teilweise in berechneten Gebieten 55 dB(A) Tag und 45 dB(A)(Nacht). Für die Neuentwicklung von reinen Wohngebieten wäre nach DIN 18005 ein Orientierungswert von 50 dB(A) tags und 40 dB(A) in der Nacht für Verkehrslärm vorzusehen. Für den Schienenweg selbst gelten im Falle einer wesentlichen Änderung nach 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts. Eine wesentliche Änderung des Schienenweges liegt durch den Bau einer Lärmschutzwand an einer bestehenden Strecke allerdings nicht vor. Die im Rahmen des Bebauungsplans 2371 entstehende Lärmschutzwand wird aus hochabsorbierendem Material mit einem Reflexionsverlust von mindestens 8 dB hergestellt. Aufgrund von Einwänden im Verfahren wurden mögliche Pegelzunahmen durch Reflexionen durch den Gutachter bereits geprüft. Eine wahrnehmbare Pegelzunahme ist nicht zu erwarten.
7	Oberneuland	fehlende Lärmschutzwand Convivo Park	Der CONVIVO Park Oberneuland (Rockwinkeler Landstr.) (Hausnummer entfernt) liegt direkt an der Bahnlinie Bremen - Hamburg. Da keine Schallschutzmauer bei der Errichtung der Anlage 2017-2019 errichtet wurde, können wir nachts nur bei geschlossenem Fenstern schlafen!	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Beschreibung trifft zu. Gebäude befindet sich im Bereich 70 dB(A) Tag und 65 dB(A) Nacht. Kein vorhandener aktiver Lärmschutz. Fenster dürften beim Bau entsprechend berücksichtigt worden sein. Vorgesehener Lärmschutz funktioniert dann nur bei geschlossenen Fenstern. Luftaustausch muss über eine Lüftungsanlage erfolgen. (Altenheim)
8	Burglesum	Eisenbahnlärm Burg-Grambke	Die Schallschutzwände an der Eisenbahn im Bereich Burger See bis Burger Bahnhof weisen mehrere Lücken auf.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Bereich wurde bereits in der Vergangenheit im Lärmsanierungsprogramm berücksichtigt. Beschriebener Bereich befindet sich um die Station Bremen Burg herum. Frühstens wird hier wieder etwas in Sachen Lärmschutz gemacht im Rahmen einer Stationssanierung.
9	Hemelingen	Bahn- und Fluglärm in Hemelingen	Wir wohnen in der Hemelinger Rampe in Hemelingen. Neben unserer Straße verlaufen Bahngleise. Dazwischen gibt es einen schmalen Grünzug, der seitens der DB letztes Jahr stark ausgelichtet wurde. Somit ist unser natürlicher Lärmschutz erheblich gesunken. Flugzeuge fliegen direkt übers Haus.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740 Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird daher erst spät betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde, wo auf diesen Umstand hingewiesen wird. Informationen hierzu sind beim Ortsamt Hemelingen zu erfragen.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
10	Horn-Lehe	Unerträglicher Bahnlärm auf dem Schulweg	Die Überquerung auf der Fußgänger-/Radfahrer-Brücke über die A27 ist UNERTRÄGLICH laut, wenn gerade mal wieder zeitgleich ein Zug vorbei brettert, was eigentlich fast immer der Fall ist. Der direkte Lärm der Autobahn von unten ist ein Klacks gegen die Dezibel-Ladung, die ein Zug mitbringt.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft EBA Lärmkartierung. Beschreibung trifft zu, keine Lärmschutzwand auf der Brücke. Dadurch einzelne Betroffene die nicht durch die vor und hinter der Brücke verlaufenden Lärmschutzwände geschützt werden. Bremen Ost.
11	Mitte	Stephanieviertel Lärm Hochstr.Faulenstr (Hausnummer entfernt)	An Schlaf bei geöffneten Fenster nicht zu denken. Lärm der LKW und PKW unerträglich sowie der laute Güterverkehr der DB.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Bereich Stephani Brücke ist teilweise durch Lärmschutzwand geschützt. Bereich wurde bereits Lärmsaniert im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms. Bereich ist ungefähr gleichstark durch Lärm von Straße und Schiene belastet.
12	Schwachhausen	Bahnlärm/ Erschütterungen	Bahnlärm tagsüber und nächtlicher Güter- und Schwerlastverkehr auf den Schienen. Erschütterungen des Gebäudes, hohe permanente Lärmbelastung Bereich Paschenburgstraße/ Gete	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Bereich wurde bereits Lärmsaniert. Keine Lärmschutzwand. Laut Kartierung betroffen im Bereich 55 dB(A) Tag und 50 dB(A) Nacht.
13	Strom	Bahnlärm GVZ	Es fehlt die Angabe von Bahnlärm im GVZ	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Zugzahlen der Hafeneisenbahn liegen laut Häfenressort nur bis zum Kreuzungspunkt Neustädter Hafen/Güterverkehrszentrum (GVZ) vor. Die Verteilung der Fahrten innerhalb der beiden vorgenannten Bereiche variiert bzw. ist nicht bekannt und somit nicht kartiert.
14	Vahr	zugenommener Bahnlärm und Erschütterungen	Zunahme von Bremsgeräuschen, Fahrgeräuschen und auch Erschütterungen, so dass man zeitweise aus dem Schlaf gerissen wird.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Bebauung befindet sich im belasteten Bereich von 60 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht. Keine Lärmschutzwand. Standort befindet sich in der Nähe zur Baumaßnahme EÜ Sebaldsbrück. Beschriebene Zunahme kann durch die Bauarbeiten verursacht sein, aufgrund von Anpassungen an die Fahrgeschwindigkeit.
15	Vahr	DB Bahnlärm	Als Anwohner der Bardowickstr PLZ 28329 Leiden wir massiv durch den Lärm von 2 Bahntrassen	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Bebauung befindet sich im belasteten Bereich von 55 dB(A) Tag und 45 dB(A) Nacht. Keine Lärmschutzwand vorhanden. Nähe Gleiskreuz Strecken 2200 und 1740. Keine geplante Lärmsanierung in Aussicht.
16	Burglesum	Zwischen Gleisen und Autobahn	Im Wohngebiet Burg-Gramke gibt es vielfältige Lärmquellen. U.a. durch einen fehlenden Lärmschutz an der Lesumbrücke ist der Verkehr auf der A27 deutlich hörbar. Dazu kommt auf der anderen Seite der Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der Autoverkehr auf der Grambker Heerstraße. Und der Lärm vom Stahlwerk ist an manchen Tagen und Nächten auch deutlich hörbar. Es ist eigentlich nie ruhig.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Durch fehlenden Lärmschutz auf Brücke Nachts Belastungen im Bereich 45 dB(A) Belastungen durch Straßenverkehr und Eisenbahn ungefähr gleich.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
17	Gröpelingen	Autobahnlärm A27 von JVA bis Oslebshauer Bahnhof	Der Autobahnlärm der A27 ist im angrenzenden Wohngebiet teilweise unerträglich. Dies sowohl tagsüber als auch nachts. Es fehlt hier schlicht und ergreifend an geeigneten Lärmschutzmaßnahmen (passive Schallschutzfenster reichen nicht). Wir leben nicht nur in unseren Wohnungen und Häusern. Wir wollen auch mal vor die Tür und in den Garten. Wenn da dann an manchen Tagen solch ein Lärm ist, dann ist das nicht gut auszuhalten. Hinzukommt der Lärm der Bahnstrecke Bremen-Bremerhaven. Hier hat der Güterverkehr in den letzten Jahren zugenommen (insbesondere nachts) und die Bahnen sind - obwohl dem eigentlich so sein sollte - nicht wirklich leiser geworden. Auch hier fehlt es vielerorts an geeignetem Lärmschutz (erneut meine ich damit keine Fenster oder Lüftungsanlagen).	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Betroffene Wohngebiete sind besonders stark durch den Autobahnlärm betroffen, doch auch eine nicht vorhandene Lärmschutzwand zur Bahn, sorgt bei den Betroffenen für eine erhöhte Belastung. Aktuell befindet sich der Bereich nicht im Untersuchungsbereich des Lärmsanierungsprogramms.
18	Hemelingen	Arbergen	Fluglärm, Autobahn. Züge	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Der Bereich Mahndorf wurde zuletzt Lärmsaniert im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms. In dem Wohngebiet gibt es dauerhaft vorhandenen Grundlärm durch die A1.
19	Hemelingen	Bahnlärmschutz Sebaldsbrück	Beim Neubau der Eisenbahnbrücke, Schienenstrecke und der neuen Straßenverkehrsführung muss eine aktiver Lärmschutz zu beiden Seiten realisiert werden.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Ref. 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.
20	Hemelingen	Hemelingen	Fluglärm Autobahnlärm Eisenbahnlärm Gewerbelärm	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecke 2200. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. SUKW und SBMS haben mehrfach auf die Problematik gegenüber der Bahn hingewiesen.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
21	Hemelingen	Hemelingen	Autobahn fluglärm zuglärm	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Ref. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 und 1740. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. SUKW und SBMS haben mehrfach auf die Problematik gegenüber der Bahn hingewiesen.
22	Hemelingen	Lärmbelastung Bremen Arbergen	Lärmschutzwand an der Autobahn A1 ist unterbrochen; das neue Industriegebiet reflektiert den Lärm ins Wohngebiet. Zugstrecke HB - DH hat teilweise ebenfalls keinen Lärmschutz zum Wohngebiet.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Bereich Hemelingen zu Mahndorf. Abschnitt ist im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm bei den zu untersuchenden Gebieten vorgesehen bzw. bereits gekennzeichnet für eine Schalltechnische Untersuchung.
23	Hemelingen	Lärm in Arbergen	Durch Flugzeuge, Autobahn, Zugverkehr gibt es sehr starke Lärmbelastung !	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene < 55 dB(A) Bereich Hemelingen - Höhe Mercedes Benz AG und DB Fahrzeug Instandhaltung
24	Hemelingen	Lärmbelastung Bremen Mahndorf (Autobahn, Flugverkehr und Eisenbahn)	Abhängig von der Jahreszeit und dem Wetter ist die A1 inklusive dem Bremerkreuz insbesondere zu den frühen und späten Zeiten sehr hoch. Die Lärmbelastung aus Richtung der Autobahn ist höher als die Belastung von der Mahndorfer Heerstraße. Ähnliches gilt für die Eisenbahnstrecken in Mahndorf. Im Sommer ist die Belastung sehr hoch, vor allem wenn aufgrund der hohen Temperaturen Nachts gelüftet wird. Auch Nachtflüge tragen zu einer hohen Belastung im Sommer bei.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung - Erweiterter Bereich zum Bahnhof Mahndorf. Lärmschutzwände am Bereich der Strecke sind vorhanden. Beschriebene Belastung vorhanden wenn Fenster geöffnet werden.
25	Hemelingen	Straßen-Flug- u. Eisenbahnlärm	Ständiger, massiver Lärm von der Autobahn u. Flug- u. Eisenbahnlärm.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecke 2200. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde.
26	Hemelingen	Bereich Kreisel Kleine Westerholzstraße, Schlegelstraße, Bruchweg - Hemeligen	Sehr geehrte Damen und Herren, an erster Stelle, vielen lieben Dank für die Möglichkeit Teil an dieser Mitmachaktion zu sein und dass Sie uns mitbeteiligen. Der Umgebungslärm bei uns im Elternhaus ist enorm durch: Straßenverkehr (Auto, Bus, Lkw), Schienenverkehr (Zug & Güterzüge) & Flugverkehr. Die Autos fahren viel zu schnell, Bushaltestelle direkt vor der Tür Anfahrt/Abfahrt alle 10 min, Autos die den Bus überholen. Der Kreisverkehr. Viele Aspekte die sehr viel Lärm verursachen.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740 Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
27	Hemelingen	Lärm Hemelingen	Daimler parallel zur Saarstraße macht Tag und Nacht Lärm und erzeugt auch Vibrationen. Nächtlicher Lärm auch durch Aufräumarbeiten. Auch die Eisenbahnlinie hören wir recht laut, störend vor allen Dingen nachts. Wieviel dB kann ich nicht beurteilen.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Bereich direkt neben Mercedes Benz Werk. Nachts betroffen im Bereich ab 45 dB(A).
28	Vahr	Schienenverkehr	Der Zugverkehrslärm hat deutlich zugenommen. Eine Lärmschutzwand wurde bisher nur einseitig zu den Gleisanlagen errichtet und für eine Zunahme des Lärms geführt. An erholsamen Schlaf ist in den Sommermonaten bei zur Belüftung gekippten Fenstern nicht zu denken, da besonders nachts der Güterverkehr auf dieser Zugstrecke mit alten Waggonen, die oftmals an dieser Stelle Halten müssen, mit dem Gequietsche der Bremsen für ordentlich Lärm sorgen.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Ref. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Bebauung in Angrenzung zum Kleingartenverein Feldmark Haststedt. Vorhandener Lärmschutz ist in der Kartierung nicht zu sehen. Sieht nach Einzelfall Belastung aus, die daher durch das Lärmsanierungsprogramm nicht berücksichtigt wird.
29	Vahr	Lärm Gartenstadt Vahr	Ich wohne in der Undeloh Str. Wir werden hier quasi von Lärm eingekesselt. Von der Vahrerstr aus haben wir den Lärm der LKW und Posen und aus Hemeligen schallt der Bahnverkehr rüber. Besonders schlimm sind die leeren Autotransporter die ins Mercedes Werk fahren.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung. Rechnerisch keine Betroffenheit. Hauptbelastung ist der Straßenverkehr.
30	Veegesack	Verkehrslärm A270 Bereich AS Veegesack Hafen	Doppelte Lärmbelastung im Bereich An der Aue und Overbecks Garten durch Lage im Dreieck A270 und Bahnlinie Veegesack-Farge.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Bahnstrecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH. Kein Lärmschutz Betroffenheit im Bereich 65-70 dB(A) Tag und 65-67 dB(A) Nacht. Kein aktiver Lärmschutz aufgrund Bestandsschutz der Strecke.
31	Woltmershausen	Lärmschutz erforderlich	Woltmershausen, Bereich Visbeker Str., Im langen Brink, Am Schwersort, extremer Verkehrslärm,(Eisenbahn, Autobahn)	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Der Bereich Woltmershausen liegt nach Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Pegelbereichen unterhalb der Schwellen von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht.
32	Burglesum	Zwischen Gleisen und Autobahn	Im Wohngebiet Burg-Gramke gibt es vielfältige Lärmquellen. U.a. durch einen fehlenden Lärmschutz an der Lesumbrücke ist der Verkehr auf der A27 deutlich hörbar. Dazu kommt auf der anderen Seite der Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der Autoverkehr auf der Grambker Heerstraße. Und der Lärm vom Stahlwerk ist an manchen Tagen und Nächten auch deutlich hörbar. Es ist eigentlich nie ruhig.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene < 55 dB(A) tags. Der Pegel im Nachtzeitraum liegt im Bereich zwischen 45 und 49 dB(A).

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
33	Vegesack	Fährer Straße: Massive Lärmbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen im Straßenverkehr einer 30er Zone	Die Fährer Straße/Beckstraße in Bremen-Nord werden permanent genutzt, um die Meinhard-Löffler-Straße zwischen Beckedorf in beide Richtungen sowie die Hammersbecker Str. zu umgehen. Dadurch kommt es in der genannten 30er-Zone nicht nur zu einer massiven Lärmbelastung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern auch durch zu schnell fahrende Autos. Der gerade Verlauf und die Breite der Fährer Straße laden dazu ein, diese mit erhöhter Geschwindigkeit zu durchfahren. Darüberhinaus gibt es massive Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr der Nordwest-Bahn, durch den Straßenlärm der Meinhardt-Löffler-Straße, der Hammersbecker Straße und der A270.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Standort liegt nach Lärmkartierung Farge-Vegesacker Eisenbahn in Pegelbereichen unterhalb der Schwelle von 55 dB(A) tags. Im Nachtzeitraum liegt der Pegelbereich zwischen 45 und 49 dB(A).
34	Mitte	Schienen quietschen	Schienenlärm und quietschen Breitenweg/Findorfftunnel.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen
35	Hemelingen	Beirat Hemelingen Beschluss vom 20.04.2023	Für den Bereich Zum Sebaldsbrücker Bahnhof soll beachtet werden, dass auf der gegenüberliegenden Seite (Beneckendorfallée/Sebaldsbrücker Heerstraße) im Rahmen des Neubaus der EÜ Sebaldsbrück eine Lärmschutzwand entsteht und ggf. durch Reflektion der Lärm auf der Hemelinger Seite zusätzlich ansteigen könnte. Zudem wird nach Abschluss der Bauarbeiten die Zuggeschwindigkeit auf 160kmh angehoben (die Geschwindigkeit war durch das marode Brückenbauwerk bisher reduziert). Die zuständigen Stellen werden aufgefordert dazu mit dem Eisenbahnbundesamt in Gespräche zu gehen und die Ergebnisse dem Beirat Hemelingen mitzuteilen.	Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Referat 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
36	Hemelingen	Hemelingen (Anlage Forderungen zur Lärmaktionsplanung 23.11.2020 zum Beschluss)	<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. <ul style="list-style-type: none"> 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>Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740</p> <p>Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet</p> <p>Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde.</p>
37	Burglesum	Beirat Burglesum	<p>Der Beirat und das Ortsamt Burglesum sehen für den Stadtteil die Hauptverkehrsstraßen, insbesondere die A270, A27 und A281, sowie den Verkehrsträger Schiene als primäre Lärmquellen.</p> <p>Vor allem die Zunahme des Verkehrs auf der A270 sorgt seit längerer Zeit für Beschwerden von Bürger*innen über eine erhöhte Lärmbelastung. Diese Beschwerden sind durchaus nachvollziehbar und es sind daher aus unserer Sicht entsprechend bestehende Lärmschutzwände zu ertüchtigen aber insbesondere zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der A270 mittelfristig vorzunehmen. Dieses gilt auch für die A27. Hier sind die bestehenden Lärmschutzwände auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsentwicklung auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Entsprechende Lärmschutz-Lücken sind zu schließen. Die Hauptdurchgangsstraßen (Heerstraßenzüge und Stader Landstraße) sind ferner oft mit Schlaglöchern und Unebenheiten versehen, die entsprechend Lärm verursachen. Im Hinblick auf eine Lärm-minderung sind sie entsprechend zu sanieren (z.B. mit Flüsterasphalt) und entsprechend in einem sehr guten Zustand zu erhalten.</p>	<p>Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, der Streckenabschnitt 1740 Wunstorf Bremerhven im Bereich wurde seitens der DB bereits lärmsaniert.</p>

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
38	Gröpelingen	Terrorhotspots!	Lärmhotspots im Oslebshuser Industriehafen! - tägliches und nächtliches Brummen der Schiffsgeneratoren. Landstrom heisst die Alternative, zumal der Kalihafen umgebaut wird! - TSR Recycling Waterbergstrasse An Wochenenden, Nachts und an Feiertagen! (wieder die alten LÄRMPEGEL!!!) Eine Zumutung für Anwohner! Nächtlicher Rangschierverkehr - teilweise nicht an Schlaf zu denken!	Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Der Schienenlärm hat mit Einführung der so genannten Flüsterbremse, leisere Bremsgeräusche und kein Aufräuen der Laufräder (Abrollgeräusche), deutlich (8-10 dB, diese Reduktion nimmt das menschliche Ohr als Halbierung des Lärms wahr) abgenommen. Im Bereich der DB wurden die Umrüstungen Ende 2020 abgeschlossen. Europaweit gelten diese Regelungen ab dem Jahr 2024, dies wird zu weiteren Lärmreduktionen führen. Im Bereich der Hafeneisenbahn wird konkreten Beschwerden aktiv nachgegangen und es wird gemeinsam mit dem Verursacher nach Lösungen zur Lärmreduzierung gesucht.
39	Gröpelingen	Bahn- Güterverkehr , Hafen , Autobahn	die Züge des Güterverkehrs werden immer schwerer und schneller ,da sie direkt auf dem Damm an unserer Siedlung vorbeifahren , klappern die Rollläden und das Haus vibriert. Besonders störend ist es nachts. Ebenfalls der Hafen : nachts werden rücksichtslos Schiffe be- oder entladen und dabei teils Metallteile aus großer Höhe fallen gelassen. Dank der Schallschutzmauer an der Bahn wird der Lärm auch noch zurückgeworfen. Je nach Windrichtung dürfen wir auch noch der Autobahn nachts lauschen. Schlafen mit offenem Fenster fasst unmöglich -freue mich auf den Sommer bei 30° unterm Dach.	Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 38
40	Gröpelingen	Lärm Gröpelingen	Hafenlärm, nachts beladen der Schiffe mit Metallschrott laufende Schiffsmotoren Güterzüge Containerverschiebung Autobahn	Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 38

Anlage 5.4: Schienenverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
41	Gröpelingen	Lärmbelastung im Ortsteil Oslebshausen	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmens des Beteiligungsverfahrens bzgl des Lärmaktionsplanes folgende Hinweise von meiner Seite den Ortsteil Oslebshausen betreffend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn Sie sich alle Parameter der aktuellen Lärmkartierung anschauen, scheint Oslebshausen in allen Bereichen einen Spitzenplatz einzunehmen. • Es existiert keine Abstandsregelung zwischen Häfen, Industriegebiet und Wohnbevölkerung • Im Bereich des Industrie - und Gewerbelärms kommt es immer wieder zu massiven Beschwerden aus der Bevölkerung. Dies betrifft den Umschlagslärm der Firma TSR-Recycling; Schiffsgeneratoren der Seeschiffe im den Industriebahnhöfen, da es hier keine Landstromanschlüsse gibt; nervtötende Signalgeräusche von Transportfahrzeugen in den Häfen; Rangiergeräusche der Hafeneisenbahn. • Im Bereich des Verkehrslärms haben wir besondere Belastungen durch die Hafenanlagen, die A281 und die A27 sowie die bekannten Strecken und Trassen der Hafeneisenbahn- sowie der Eisenbahn. • Ungeachtet der bereits jetzt bestehenden Belastungen existieren Planungen für weitere Ansiedlungen im Ortsteil, die zu weiteren Belastungen führen werden. Hier ist die geplante Bahnwerkstatt mit Abstellanlage zu nennen, die im Bereich der Großwohnanlage Wohlers Eichen zu weiterem Lärm führen wird. Auch die Errichtung einer Abstellanlage auf dem Bahndamm wird zu weiterer Lärmbelastung im Bereich der Strasse an der Finkenau, aber auch darüber hinaus führen. Die spezifische Lärmproblematik von Abstellanlagen ist bundesweit bekannt und wird viel diskutiert (siehe https://www.laermschutz-initiative.de/). Auch die in Bau befindlich Klärschlammverbrennungsanlage wird zu weiterer 	<p>Gewerbeaufsicht Bremen/SUKW, Referat 22:</p> <p>Die Bahnwerkstatt durchläuft ein eigenes Genehmigungsverfahren. Die Gewerbeaufsicht wird als für den Gewerbelärm nach der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) des Vorhabens zuständige Immissionsschutzbehörde im Verfahren beteiligt. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach den Regelungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) bzw. TA Lärm ist im Genehmigungsverfahren nachzuweisen. Aus diesem Grund wird das Verfahren nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung behandelt.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen
			<p><i>Fortführung:</i> Geräusentwicklung und zu weiteren Verkehren führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Erneuerung des Kalihafens wird es zu einer Zunahme des Umschlags von Seeschiffen kommen. Es werden in der Folge auch größere Schiffe hier anlegen. Nach Aussage des Häfenressorts ist hier nicht an Landstromanschlüsse gedacht, da diese zu teuer seien. Diese wären aber dringend notwendig, um die Bevölkerung vor weiterer Lärmbelastung zu schützen. • Im Zuge des Ringschlusses der Autobahn (Wesertunnel) ist an eine nationale und Internationale Vermarktung von Industrie und Gewerbeflächen auch in Oslebshausen gedacht (Zukunftsband A281). Wenn diese Ansiedlungspolitik unreguliert passiert, ist eine weitere Belastung der Anwohner:innen mit Lärm sehr wahrscheinlich. Welche Mechanismen möchte man hier nutzen, um hier in diesem Sinne regulierend eingreifen zu können und die Entwicklung nicht dem Spiel der freien Marktkräfte zu überlassen? • Wir benötigen dringend eine "Pufferzone" zwischen Industriehafen und Wohnbevölkerung, um hier einen Ausgleich zu schaffen. Leider wird gerade auf der Fläche dieser Pufferzone eine Bahnwerkstatt mit Abstellanlage geplant. Für eine Rückmeldung bin ich immer dankbar 	
42	Gröpelingen	Oslebshausen - Industrielärm, Strassenlärm	<p>Moin, im Wohngebiet bei uns hört man bis in die Nacht den Rangierverkehr am Industriehafen und das Verladen von Schrott und Schüttgut, teilweise auch fallende grössere Teile, ausserdem die Warngeräusche von Loks und Toren. Ausserdem gibt es regelmäßig Autos und Motorräder, die zwischen Oslebshausen Heerstrasse und Beim Industriehafen und in den Nebenstrassen in der 30-Zone nochmal richtig Gas geben, meistens abends und am Wochenende. Der installierte Geschwindigkeitsanzeiger (ohne Blitzer) zeigt hier wenig Wirkung, physische Begrenzungen wie Bodenschwelle wären besser</p>	<p>Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Im Bereich der Hafeneisenbahn wird konkreten Beschwerden aktiv nachgegangen und es wird gemeinsam mit dem Verursacher nach Lösungen zur Lärmreduzierung gesucht.</p>

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
1	Hemelingen	Strassenbahn-lärm Endhaltestelle Weserwehr	Die Weichen sind schon seit Jahren erneuerungsbedürftig. Die jetzige und kommende Umleitung der Linien 2 und 10 verdreifachen Lärm und Erschütterungen für uns Anwohner. Der Fahrstil spielt aber auch eine Rolle! Wenn FahrerInnen sich an die vorgeschriebene Schleichfahrt halten, ist es erträglicher. Leider poltern die FahrerInnen überwiegend drüber und bei und klirren die Gläser im Schrank! Ich wohne Drakenburger Str., also ein ganzes Stück entfernt, aber ich kann die Erschütterungen spüren, weil der Boden bebt! (Hausnummer entfernt)	Die Umleitungen in unserem Straßenbahnnetz aufgrund der Bauarbeiten der Deutschen Bahn im Bereich Zeppelintunnel stellt unsere Fahrgäste und auch uns nicht zufrieden. Die Hinweise zur Einhaltung der Geschwindigkeit nehmen wir ernst. Grundsätzlich ist es dabei hilfreich, diese Hinweise zeitnah über unsere Website zu erhalten. Wenn wir eine Fahrzeugnummer sowie Datum und Uhrzeit bekommen, ist es möglich, den Hinweisen konkret nachzugehen.
2	Hemelingen	Sebaldsbrücker Heerstraße - LKW- Lärm	An der Sebaldsbrücker Heerstraße ist es im Bereich zwischen Mercedes und dem Hemelinger Tunnel durch den Lieferverkehr vom Hafen zu Mercedes sehr laut. Dazu kommen noch die Straßenbahnen und der normale Verkehr.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
3	Hemelingen	Straßenlärm Schloßparkstraße/ Sebaldsbrücker Heerstraße	In den frühen Morgenstunden "überhöhte Geschwindigkeit" der LKW's der Fa. Pfenning aufgrund geringem Verkehrsaufkommens. Die ungesicherten Ladungsträger (Gitterboxen) springen wegen des schlechten Straßenzustandes auf den Ladeflächen und erzeugen einen unerträglichen Lärm und Erschütterungen. Nicht nur die Tassen klirren im Schrank, auch das Bett wackelt. Gleiches gilt beim Überfahren der Dehnungsfugen der Brücke über das Mercedes-Gelände. Die Starrachsen der Straßenbahnen verursachen beim Ein- und Ausfahren im Depot Sebaldsbrück aufgrund unangepasster Geschwindigkeit laute Quietschgeräusche.	Die Hinweise zur Einhaltung der Geschwindigkeit nehmen wir ernst. Grundsätzlich ist es dabei hilfreich, diese Hinweise zeitnah über unsere Website zu erhalten. Wenn wir eine Fahrzeugnummer sowie Datum und Uhrzeit bekommen, ist es möglich, den Hinweisen konkret nachzugehen.

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
4	Mitte	Straßenbahn-raser am Stern	Wir leben direkt am Stern neben den Straßenbahnschienen. Über das immense Verkehrsaufkommen und den Autolärm muss nichts berichtet werden. Was allerdings eine deutliche zusätzliche Lärmquelle darstellt, sind die Busse und vor allem Straßenbahnen, die die Strecke zum Bahnhof offenbar gerne zum Zeitaufholen nutzen. Nachts klingt zudem der heimkehrende Schienenschleifwagen, als würde jdn. ein illegales Rennen fahren. Die Lösung wär einfach: Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten an Lärmhozmtspots auch für Öffis gelten.	Die Hinweise zur Einhaltung der Geschwindigkeit nehmen wir ernst. Grundsätzlich ist es dabei hilfreich, diese Hinweise zeitnah über unsere Website zu erhalten. Wenn wir eine Fahrzeugnummer sowie Datum und Uhrzeit bekommen, ist es möglich, den Hinweisen konkret nachzugehen. Im Falle des Schleifwagens lag ein technischer Defekt vor, der zu erhöhten Vibrationen geführt hat. Dieser Defekt wurde inzwischen zusammen mit dem Fahrzeughersteller behoben. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräusentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.
5	Mitte	Am Dobben / Kreuzung	Die Lärmbelästigung ist unerträglich. ÖPNV Bus 25 , Bahnen 1, 4, 10 und gefühlt 1000 PKWs und LKWs. Als Fußgänger muss ich sehr viele Ampeln nutzen , bis ich die Straßenseite überquert habe. Es dauert ewig , es stinkt nach Abgase, es ist unerträglich laut.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
6	Mitte	Dauerrauschen im Stephanieviertel	Durch die fehlenden Lärmschutzwände an der B6 Dauerrauschen im Stephanieviertel/ Faulenquartier. Je nach Windrichtung kommt Geräusch vom Güterverkehr hinzu. Zudem Rumpeln der Straßenbahn. Schlafen mit offenen Fenster unmöglich, mit geschlossenem erträglich aber nicht still. Aufenthalt im Focke Park eine Zumutung durch die B6, selbst für die Vogelwelt, die kaum übertönen kann.	Der Fuhrpark der BSAG umfasst mehr als 350 Fahrzeuge, darunter derzeit 72 moderne, 2,65 Meter breite Straßenbahnen vom Typ GT8N-2 »Nordlicht«. Zusammen mit den mehr als 40, ebenfalls 2,65 Meter breiten und 1,50 Meter kürzeren Bahnen vom Typ GT8N-1 bilden sie mit 8 Straßenbahnlinien und ca. 110 Kilometern Länge das Rückrat des ÖPNV in Bremen. Das »Nordlicht« basiert auf der Baureihe Avenio von Siemens Mobility. Es wurde für das Bremer Schienennetz angeschafft. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräusentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
7	Neustadt	Kreuzung Kornstr./Georg-Droste-Str./Buntentorsteinweg	Erhöhte Lärmbelastung durch sehr laute Musik aus Autos, die an der Ampel stehen (auch nachts) Erhöhte Lärmbelastung durch Ignorieren der Verkehrsführung (und erhöhte Gefahr für Leib und Leben durch falsches Abbiegen) Erhöhte Lärmbelastung durch reges Parken und Wegfahren, Türen zuschlagen, Be- und Entladen (obwohl keine Geschäfte), Schreien, Menschenhorden - Tag und Nacht Eine Zumutung! Ja, auch Fluglärm und Straßenbahn - aber, damit muss man leben.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
8	Östliche Vorstadt	Lärmquellen - St.Jürgen-Strasse/Bismarckstrasse	Sehr geehrte Damen und Herren, Seit dem Jahre 2001 wohne ich mit Familie in der Graf-Haeseler-Strasse mit Gartenseite zur Bismarckstrasse: In den letzten Jahren wird es hier immer lauter. Das ist nicht nur tagsüber, sondern vor allem auch nachts zu erleben. - Autoposer und Autos mit lauten Auspüffen, teils laut knatternd und mit extra Fehlzündungen - mit Beginn des Frühjahrs auch wieder verstärkt Motorradfahrer oder Mopedfahrer mit lauten Auspuffanlagen - es wird häufig auch noch extra schnell beschleunigt beim Stadtauswärtsfahren wenn die Ampel grün wird Das Lärmgeschehen steigert sich mit Beginn des Frühlings, verstärkt sich an den Wochenenden und läßt uns teils auch noch nach Mitternacht aus dem Schlaf hochschrecken. Auf den Lärm durch Bahn und Zentralkrankenhaus Mitte waren wir vorbereitet und das wußten wir beim Hauskauf. Subjektiv läßt sich hören stellt die Bahn vermehrt flüsterleisere Waggons und Züge auf die Schienen. Beim Straßenlärm kommt bei den Notdienstfahrten mit Martinshorn lärmverstärkend dazu , dass die Rettungswagen noch einen zusätzlich lauten schrilleren Alarm verursachen bei Anfahrt an die Kreuzung Bismarckstrasse/St.-Jürgen-Strasse. Als wir hier einzogen gab es auch noch keine	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
			<p><i>Fortführung:</i> Nachtflüge des Rettungshubschraubers, diese landeten zunächst nur bei Tageslicht mittig im Klinikgelände. Nun liegen wir auch nachts in der Einflugschneise des Rettungshubschraubers auf dem Dach des Klinikums. Es gibt mittlerweile auch zwei unterschiedliche Hubschraubertypen , der eine verursacht besonders lauten Krach. Hier gab es also in den letzten 20 Jahren auch drei mehr Lärm verursachende Veränderungen. Beispielhafte Anregungen: Wir verstehen auch nicht , warum hier in der Bismarckstrasse bis hinter zur Stader Strasse nicht Tempo 30 für den fließenden Verkehr umgesetzt ist, wo doch das Krankenhaus und der Kindergarten unmittelbar und die Schaumburger Schule mittelbar Anlieger sind. Auch fehlt ein stationärer Blitzer, es sind täglich vielfach Geschwindigkeitsüberschreitungen verbunden mit mehr Lärm und erhöhter Unfallgefahr zu beobachten. Da sind noch die Abriss- und Neubauarbeiten am Zentralklinikum Mitte. Eine never ending story, besonders im vergangenen Jahr der Abriss des Bunkers mit den nervtötenden Rammschlägen die in der ganzen Gegend bis rüber zum Werdersee Gelände zu hören waren...</p>	
9	Schwachhausen	Am Stern/Hermann-Böse-Str.	<p>Tagsüber sind Busse und Bahnen die größten Lärmquellen. Auch vor dem Hintergrund der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung vor dem HBG und der Kita an der Ecke Parkstrasse ist völlig unverständlich, warum sich der ÖPNV nicht an Tempo 30 halten muss. Der nochmal lautere Schinenschleifwagen der BSAG, der regelmäßig nachts (ca. 01:00 Uhr) die Hermann-Böse-Str. "herunterheizt", hält sich auch nicht an Tempo 50!</p>	<p>Leider ist Betrieb des Schinenschleifwagens aufgrund des physischen Schleifvorgangs grundsätzlich mit einem Geräusch verbunden. Das ist nicht vermeidbar. Allerdings hatte der Schleifwagen kürzlich einen technischen Defekt. Dieser führte zu erhöhten Vibrationen, wurde aber inzwischen zusammen mit dem Fahrzeughersteller behoben. Grundsätzlich verursacht das neue Straßenbahnmodell »Nordlicht« im Betrieb nicht mehr Geräusche als das Vorgängermodell. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräusentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.</p>

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
10	Schwachhausen	Hollerallee / Am Stern	Die Lärmbelastung ist extrem , die Abgase auch. Als Fußgängerin habe ich Schwierigkeit den Stern zügig zu passieren. Außerdem fühle ich mich durch die Fahrradfahrer gefährdet und werde häufig weggeklingelt. Kommt ein Krankenwagen bricht oft der Verkehr zusammen , und die ganze Zeit heult die Sirene. Gleiches gilt für Feuerwehr- und Poizeieisätze. Die Straßenbahnen 6 und 8 erzeugen auch Lärm und klingeln gerne.	Grundsätzlich verursacht das neue Straßenbahnmodell »Nordlicht« im Betrieb nicht mehr Geräusche als das Vorgängermodell. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräuschentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt. Das Klingeln der Straßenbahnen erfolgt üblicherweise nur in Gefahrensituationen. Am Stern kommen viele Verkehrsteilnehmende auf engem Raum zusammen. Das macht manchmal eine akustischen Warnung nötig, bevor es zu einer Kollision kommt.
11	Woltmershausen	Extreme Lärmbelästigung Stromer Str. durch hohes Verkehrsaufkommen, BSAG, LKW und sonstige Raser	In der Stromer Straße gilt 30 km/h und ein Durchfahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen. Es gibt Piktogramme auf der Straße, eine Querungshilfe am Deich/Flutgraben sowie eine "Verengung" der Straße durch Parkplätze sowie seit Dez. 22 eine mobile Geschwindigkeits-messtafel. NUTZT ALLES NIX, es wird gehupt, gepöbelt und gerast. Täglich fahren LKW, Baumaschinen, Fahrzeuge mit Anhänger, zahlreiche „Leerfahrten“ der BSAG, Linienbusse der BSAG, PKW und Raser durch die Straße. Die wenigsten halten sich dabei an die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h - auch nicht die BSAG!. Von dem Verbot der Durchfahrt für LKW ganz zu schweigen. Zum Verkehrslärm kommt der schlechte Zustand der Straße: insbesondere durch den Schwerverkehr (Busse, Baufahrzeuge, LKW) werden starke Erschütterungen auf die Gebäude übertragen - Schäden in und an den Gebäuden in der Folge. Verkehrslärm und Erschütterungen = EXTREME LÄRMBELÄSTIGUNG!	Siehe Nr. 3
12	Mitte	Lüneburger Straße	Viel Verkehr durch öffentliche Verkehrsmittel und normalem Straßenverkehr. Recht zentral durch die Verbindung zu großen Hauptstraßen und zwischen Weserstadion und Krankenhaus.	Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
13	Borgfeld	Heulen der Strassenbahn-antriebe beim Bremsen / Anfahren	Heulen der Strassenbahn-antriebe beim Bremsen/Anfahren	Die Art von Geräuschentwicklung ist uns nur bei der alten Baureihe GT8N bekannt. Diese rund 30 Jahre alten Fahrzeuge, von noch etwas mehr als 10 im Einsatz sind, werden bis Jahresende durch eine neue Fahrzeuggeneration ersetzt. Grundsätzlich entwickeln aber auch Elektromotoren und Antriebe Geräusche. Das ist technisch nicht zu verhindern. Sollten es aber auffallende Erfahrungen geben, ist es hilfreich, uns diese zeitnah über unsere Website zu übermitteln. Wenn wir eine Fahrzeugnummer sowie Datum und Uhrzeit bekommen, ist es möglich, den Hinweisen konkret nachzugehen.
14	Gröpelingen	Gröpelinger Heerstr	Straßenbahnlärm mit Erschütterungen in den Gebäuden direkt an der Heerstr , besonders direkt nach dem Depot, stadteinwärts auf der Linie 10&2, Höhe Friedhof und Kreuzungsbereich	Siehe Nr. 6
15	Hemelingen	Straßenbahn-lärm, besonders nachts	In Bremen gibt es viele Häuser, die sehr nahe am Streckenverlauf der Straßenbahngleise liegen. Deren Bewohner, besonders die der älteren Häuser, haben daher Lärm- und Erschütterungs-emissionen durch den Fahrbetrieb der BSAG zu ertragen. Besonders daran beteiligt sind die neuen NIEDERFLUR-STRASSENBAHN GT8N-2 SIEMENS AVENIO (Nordlicht) sind mit ihren ca. 47 t Gewicht. Wenn in der Nacht die Bahnen in die Depots einrücken, geschieht dies häufig in sehr kurzen Zeitabständen und - bedingt durch den dann kaum noch stattfindenden Autoverkehr - in sehr schneller Fahrt. Besonders bei uns in der Hastedter Heerstraße ist dies der Fall! Hier wäre Tempo 30km/h ein großer Fortschritt in Richtung Verbesserung der Nachtruhe!!	Siehe Nr. 3
16	Hemelingen	Lärmbelästigung Straßenbahn	Seit der Einführung der neuen Straßenbahnen (Nordlicht?) hat die Lärmbelastung im Bereich Hastedter Heerstraße (zwischen Ludwig-Quidde-Straße und Malerstraße) extrem zu genommen.	Siehe Nr. 6

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
17	Mitte	Straßenbahn	Die Strassenbahnen erzeugen auf beiden Weser Brücken erheblichen Lärm. Meines Erachtens kann dieser durch regelmäßiges Schienschleifen reduziert werden.	Die Schienen der Bremer Straßenbahn AG werden regelmäßig geschliffen. Ein kürzerer Turnus erhöht letztlich nur die Abnutzung an der Schienen. Der Grund für die beschriebene Geräusentwicklung liegt vermutlich woanders. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräusentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem beschädigen Steine, Münzen und andere Gegenstände auf den Schienen die Räder der Straßenbahnen und führen letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.
18	Neustadt	Straßenbahnlärm im Buntentorsteinweg	Seit die neuen Straßenbahnen auf der Linie 4 eingesetzt werden, ist die Lärmbelastung um ein Vielfaches angestiegen. Die Fahrzeuge rumpeln durch den Buntentorsteinweg, daß es sich gefühlt anhört, wie zu den Anfängen der Straßenbahnzeit! Auf diesen Lärm wird in der Studie in keiner Weise eingegangen!	Siehe Nr. 6
19	Östliche Vorstadt	ÖPNV-Haltestellen	Das Halten und Anfahren an Haltestellen und Kreuzungen sowie die Erschütterungen von den neuen Straßenbahnen "Nordlicht" ist im Vergleich zu den Vorgängermodellen deutlich lauter geworden.	Siehe Nr. 6
20	Östliche Vorstadt	Straßenbahnlärm	Die neue Bahn Nordlicht ist extrem laut beim Bremsen und Anfahren. Es vibriert im ganzen Haus, die Gläser klirren sogar im Schrank. Man macht sich schon Sorgen um die Bausubstanz. So nicht mehr tragbar für die Anwohner! Durch die Umleitung der Linien 2 und 10 ist an Ruhe nicht mehr zu denken, da helfen auch die dreifachverglasten Fenster nicht mehr.	Siehe Nr. 6
21	Östliche Vorstadt	Straßenbahn Fleetrade Endhaltestelle Weserwehr	Die Straßenbahn Linie 3, direkt vor der Haustür, Einfahrt zur Endhaltestelle. Geschwindigkeit wird zu spät gedrosselt, bzw zu früh bei der Rausfahrt beschleunigt. Dadurch starke Lärmbelästigung, jetzt durch Umleitung der Linien 2+10 das ganze in dreifacher Stärke. Zusätzlich starke Belästigung durch Flugschneise.	Siehe Nr. 3

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
22	Östliche Vorstadt	Bremer Straßenbahn "Nordlichter" > hohe Geräuschkulisse und Vibrationsemissionen	Die neuen Bremer Straßenbahnen "Nordlichter" verursachen Geräusch- und Vibrationsemissionen die höher sind als 85 dB. Diese Bahnlinien stark ein. Die Vibrationen verursachen Schäden an Gleisen, Häusern und Erdbauwerken, da die Bahnen ca. 10 t schwerer sind, als die Vormodelle des Bahntyps GT8N. Dessen war man sich nach Aussage der BSAG auch bewusst und daher seien viele Streckenabschnitte in den vergangenen Jahren für diesen Bahntypus kostenausgebaut worden. Daher überlasten die schwereren „Nordlichter“ die alten Gleise und geben deswegen nach u. verursachen starke Rumpelgeräusche u. Vibrationen. Das wiederum führt dazu, dass die Kranzräder, die die Stahlräder in den Gleisen halten, schneller verschleifen. In der Folge kommt es zu Unwuchten und Geräuschen, das wiederum dazu führt, dass die Schienen häufiger gewartet und die Kranzräder häufiger ausgetauscht werden. Dem hohen Verschleiß an den Bahnen kommt die BSAG nicht nach.	<p>Hier werden wiederholt geäußerte Angaben zu Fahrzeugtypen, Gewicht und Sitzplätzen vermischt. Korrekt ist: Der GT8N-2 »Nordlicht« ist mit knapp 48 Tonnen Leergewicht rund 3 Tonnen schwerer als das ebenfalls 2,65 Meter breite, aber 150 Zentimeter kürzere Modell GT8N-1. Letzteres ist seit Ende 2005 in Bremen und Niedersachsen im Einsatz. Der genannte GT8N fährt bereits seit 1993 in Bremen, ist 35 Zentimeter schmaler, 30 Zentimeter niedriger und 120 Zentimeter kürzer als der GT8N-2. Er wiegt rund 10 Tonnen weniger. Fahrzeuge mit einem vergleichbaren Leergewicht sind seit also fast 20 Jahren im Bremer Schienennetz im Einsatz sind. Wie alle anderen, in Bremen eingesetzten Fahrzeuge, sind die »Nordlichter« für den Betrieb zugelassen und durch die zuständige Technische Aufsichtsbehörde abgenommen. Zu der Aussage zum Gleiskörper fehlt der Zusammenhang. Die Bremer Straßenbahn AG tauscht regelmäßig Schienen, Weichen und Kreuzungen im Zuge der Instandhaltung aus. Der Betrieb von Straßenbahnen führt – wie beim Pkw und der Straße – unabhängig vom Fahrzeugtyp zum Verschleiß der Infrastruktur. Zudem hat die BSAG in den vergangenen 20 Jahren an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet ihr Netz auf den Einsatz von 2,65 Meter breiten Straßenbahnen vorbereitet. Dabei wurden die Mittelachsen der Gleise auseinandergelegt, so dass sich breitere Fahrzeuge begegnen können. Mit dem Gewicht der Fahrzeuge hat dieser Tausch nichts zu tun.</p> <p>Ebenfalls nicht richtig ist die Annahme, das beschriebene »Rumpeln« habe mit dem Spurkranz zu tun. Richtig ist: Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräuschentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.</p>

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
23	Östliche Vorstadt	Lärmquellen in Bremen	<p>Sehr geehrtes Lärmerfassungsteam, da ich bezüglich dem gestiegenen Lärmproblem bei der BSAG bereits nachgefragt habe, gehe ich davon aus, dass sich im Verlaufe dieses Jahres eine Reihe von Bürgern bei Ihnen gemeldet haben. Es geht um die neuen Straßenbahnen. Ich wohne in der Straße Bei den Drei Pfählen, 28205 Bremen, bin rechtsseitig taub und linksseitig auch nicht mehr mit voller Hörkraft ausgestattet. Cross-Over-Hörgeräte trage ich, wenn ich das Haus verlasse und falls ich am Abend Fernsehen gucke. Trotzdem höre ich auch in den Zimmern, die nicht an der Straßenseite liegen, ohne Nutzung des Hörgerätes die neuen Straßenbahnen. Besonders laut wurde es, als die Außentemperaturen unter 5 °C betrugen, es donnerte praktisch permanent. Bei geöffnetem Schlafzimmerfenster ist kein Schlafen möglich, zu keiner Jahreszeit. Praktisch müssten in Bremen sämtliche Straßenbahnschienen neu mit entsprechender Lärminderungsunterlage verlegt werden diese Straßenbahnen sind eine Lärmzumutung. Seit ein paar Jahren hat sich die Querverbindung Bennigsenstraße / Georg-Bitter-Straße zur Rennstrecke für PKW' s entwickelt, nur wenige Stunden in der Nacht ist wenig Verkehr. Für alle Anwohner in diesem Bereich könnte der Lärmpegel erträglicher werden, wenn es eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/Std. gäbe. Außerdem wird diese Achse lautstark von Polizei, Krankenwagen und Feuerwehr genutzt. Die Wohnqualität hat in diesem Bereich Peterswerder/Hastedt sehr nachgelassen und ist zeitweise eine Zumutung, zumal bei Ostwind auch noch der Lärm der in diesem Bereich relativ niedrig fliegenden Flugzeuge hinzukommt! Auch</p>	Siehe Nr. 6

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
			<p><i>Fortsetzung:</i> wenn Sie den Lärm nicht reduzieren können, so hoffe ich doch, dass Sie diese nicht akzeptablen Belastungen für die Bewohner dieses Stadtteils in den Bearbeitungsplan für unseren zukünftigen Senat mit aufnehmen werden. Vielen Dank</p>	
24	Östliche Vorstadt	Straßenbahnlärm- und Erschütterung Haltestelle "St.-Jürgen-Straße" vor dem Steintor	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, anbei finden Sie einen kurzen Überblick unserer Bemühungen bzgl. der Lärm- und Erschütterungsproblematik im Bereich der Haltestelle "St.-Jürgen-Straße" vor dem Steintor. Wir sind der Meinung, dass diese Lärmquelle dringend in den neuen Aktionsplan aufgenommen werden muss. Uns ist die ganze Problematik mit den Rädern, dem Gewicht und dem Antrieb der `Nordlichter` bekannt, doch muss hier wirklich dringend nachgebessert werden, damit unsere Lebensqualität nicht weiterhin darunter eingeschränkt ist und sich noch weiter verschlechtert.</p>	Siehe Nr. 6
25	Schwachhausen	Straßenbahn Schwachhauser Heerstraße	<p>Die Schwachhauser Heerstraße ist zwar stellenweise bereits mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h begrenzt, dies wird aber nicht kontrolliert. Nachts und auch am Wochenende hört man oft Fahrzeuge mit aufheulenden Motoren zwischen der Kreuzung der Bgm.-Spitta-Allee und dem Schwachhauser Ring fahren. Weiterhin hält sich die Straßenbahn auch nicht an diese Höchstgeschwindigkeit, was zu einer Geräuschentwicklung führt, die so sicherlich nicht gewünscht ist.</p>	Siehe Nr. 3

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
26	Schwachhausen	Lärmhotspot Straßenbahn	Hallo, am Ende der Straßenbahnlinie acht Richtung Kuhenkampffallee befindet sich ein sogenannter Lärmhotspot. Da wendet die Straßenbahn im Gleiskreisel und verursacht dabei ein nerviges quietschen, von frühmorgens bis spätabends. Lg.	Der Fuhrpark der BSAG umfasst mehr als 350 Fahrzeuge, darunter derzeit 72 moderne, 2,65 Meter breite Straßenbahnen vom Typ GT8N-2 »Nordlicht«. Zusammen mit den mehr als 40, ebenfalls 2,65 Meter breiten und 1,50 Meter kürzeren Bahnen vom Typ GT8N-1 bilden sie mit 8 Straßenbahnlinien und ca. 110 Kilometern Länge das Rückgrat des ÖPNV in Bremen. Das »Nordlicht« basiert auf der Baureihe Avenio von Siemens Mobility. Es wurde für das Bremer Schienennetz angeschafft. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt dann eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbesserte die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräuschentwicklung und erhöhte die Haltbarkeit der Räder.

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
27	Walle	Lärm Waller Heerstraße	<p>Die Waller Heerstr. ist eine extrem stark befahrene Straße, die von der Politik sehr stiefmütterlich behandelt wird. Es ist schon erstaunlich, dass in Stadtteilen wo sich Bewohner mit höherem Einkommen aufhalten verkehrsberuhigte Zonen an der Tagesordnung sind und in anderen Teilen der Stadt überhaupt keine Anstrengungen unternommen werden, den Straßenverkehr für die dort lebenden Bewohner erträglich zu machen. In Schwachhausen gibt es merkwürdigerweise verkehrsberuhigte 30er Zonen, obwohl das gar nicht nötig wäre. Macht mich stutzig. Die Waller Heerstr. hingegen ist ein Fahrweg für LKW und PKW von morgens bis abends. Hab leider noch nicht gezählt. Der Lärm und die Lärmübertragung auf die Gebäude und die Schallemissionen in das Gebäude sind extrem entnervend. Normal wäre hier ein überwachte Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 30 vom Waller Ring stadtauswärts notwendig und erforderlich. Ganz schlimm ist es geworden, nachdem die Bahnschienen auseinander gelegt wurden, damit die 10t schwereren und breiteren Bahnen dort fahren können. Manchmal fahren die Bahnen mit einer Geschwindigkeit von 50 Std/km/h an unseren Häusern vorbei. Extrem laut. Das ist so laut, und mit den Erdvibrationen, klappern bei mir die Heizungsabdeckungen. Der Bau der Straßenbahn Trasse vom Waller Ring stadtauswärts und zum Waller Ring stadteinwärts ist bautechnisch eine Katastrophe. Geschwindigkeit und damit einhergehender Lärm macht krank und ist nicht zu akzeptieren. Hier muß durch Geschwindigkeitsreduktion Straßenbahn und PKW/LKW-Verkehr, Tempo 30 Abhilfe geschaffen werden. Das</p>	Siehe Nr. 6

Anlage 5.5: Straßenbahnverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkungen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
			<p><i>Fortsetzung:</i> Schäden an den Häusern entstehen durch die extremen Vibrationen der überschweren Straßenbahnen ist mit Sicherheit in einiger Zeit zu beobachten. Das ewige Zetern und beschönigen und beschwichtigen von Seiten der Bahn ist eigentlich mit nichts zu rechtfertigen. Völlig inakzeptabel ist der fast am Haus vorbeifahrende Schienenverkehr ca 6m. Natürlich müssen Menschen mit der Bahn von A nach B kommen, aber immer unter der Prämisse, das andere Menschen nicht darunter leiden müssen. Des Weiteren wird die Waller Heerstr. vom Waller und zum Waller Ring immer und immer wieder von Rasern mit 500 PS-Karren als Rennstrecke missbraucht. Hier müsste dringendst zu allen Lärmschutzmaßnahmen Überwachung stattfinden und entsprechend gehandelt werden. Mit freundlichen Grüßen</p>	

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
1	Borgfeld	Fluglärm Airbus Werksverkehr	Über Borgfeld West fliegen regelmäßig Airbus Beluga Flugzeuge im Werksflugverkehr Hamburg-Bremen. Hier könnte die "Standard-Einflugschneise" des Flughafens Bremen verwendet werden.	Deutsche Flugsicherung GmbH: Es handelt sich um Beluga-Anflüge aus Toulouse oder Hawarden, die aus westlichen Richtungen kommend bei Betriebsrichtung 27 zum Endanflug im Bereich Oyten geführt werden müssen. Es gibt keine gesonderte "Beluga-Anflugschneise". Im ersten Halbjahr 2023 gab es 66 Beluga-Anflüge nach Bremen, von denen 24 den Bereich Borgfeld überflogen haben.
2	Hemelingen	Verstärkter Fluglärm seit der Pandemie	Scheinbar wurden die Abflugrouten nach/während der Pandemie Richtung Arbergen/Mahndorf verschoben - jedenfalls entsteht hier viel mehr Fluglärm als wie früher - insbesondere die Einflugschneise wird ja auch vermehrt für Abflüge genutzt was früher nicht der Fall war. Der Lärm ist so groß, das man Gespräche im Garten unterbrechen muss, weil man sonst laut schreien müsste um sich zu verständigen!!!	Deutsche Flugsicherung GmbH: Die An- und Abflugverfahren wurden nicht verändert.
3	Hemelingen	Fluglärm	Wir sind Einflugschneise. Manche Flugzeuge sind extrem laut	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Eine Flugspurendarstellung von Flügen mit aufgezeichneten Geräuschpegeln durch Überflüge an den Messtellen der Fluglärmmessanlage veröffentlicht die Flughafen Bremen GmbH unter folgendem Link https://www.bremen-airport.com/umwelt/fluglaerm . Zudem haben von Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger 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 .
4	Hemelingen	Fluglärm	Ab 6:00Uhr morgens bei Beginn des Flugbetriebs sehr starke Lärmbelastung. Am Vormittag nicht mehr so deutlich da sich anscheinend sich die Startrichtung ändert.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Die Ziffer E.2.1.5 der Flughafengenehmigung sieht vor, dass in der Tagesrandzeit von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr planmäßige Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zulässig sind, welche dem Lärmklassenstandard der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization) Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen. In der genannten ersten Stunde handelt es sich überwiegend um startende Flugzeuge. Da die Flugzeuge gegen den Wind starten und landen sind je nach herrschender Betriebsrichtung 09 oder 27 die Stadtteile im Osten oder Westen des Flughafengeländes von Überflügen betroffen.
5	Hemelingen	Laerm	Fluglärm, man kann sein eigenes Wort nicht verstehen, zuglärm oder Autobahnlärm je nach Windrichtung. Zeitweise Industrielärm.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 3

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
6	Hemelingen	Fluglärm	Fluglärm bis teilweise nach 23 h	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Die Betriebsgenehmigung für den Bremer Flughafen beinhaltet die folgenden Regelungen für den Nachtzeitraum. Die Home Carrier Regelung in Ziffer E.2.1.3 f der Flughafengenehmigung würde pro Abend zwei Home Carrier Landungen bis 23:00 Uhr bzw. im Verspätungsfall bis 24:00 Uhr zulassen (d.h. theoretisch 365 Tage x 2 HC-Landungen/Tag = 730 HC-Landungen im Jahr) Die Home Carrier Regelung, wird seit Jahren nicht vollständig ausgeschöpft. Zudem kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Nachtflugbeschränkungszeiten ab 22:30 Uhr erteilen. 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 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (Brem. VwVfG) getroffen.
7	Hemelingen	Fluglärm	Erweiterung der Einflugschneise Richtung Mercedes-Werk / Osterholzer Friedhof	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die An- und Abflugverfahren wurden nicht verändert.
8	Hemelingen	Autobahnzubringer Hemelingen und Fluglärm	Straßenverkehrslärm: Durch den Autobahnzubringer und die A1 kommt es zu erheblicher und ständiger Lärmbelastung; selbst in der Nacht, sodass der Schlaf selbst bei geschlossenen Fenstern beeinträchtigt wird. Ich würde mir Lärmschutzwände wünschen, um der Geräuschkulisse nicht stetig ausgesetzt zu sein. Fluglärm: Die Flugzeuge fliegen in sehr geringer Höhe direkt über unser Wohngebiet hinweg. Der Lärm ist so stark, dass während der Flüge keine Gespräche mehr möglich sind. Ich würde mir wünschen, dass die Flugschneisen in regelmäßigen Abständen wechseln. So könnte die Lärmbelastung gerechter auf mehrere Stadtteile verteilt werden. Jeder Stadtteil hätte daraus folgend auch einmal "Ruhephasen".	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Lage der "Einflugschneise" ergibt sich durch die Lage der Start- und Landebahn am Flughafen Bremen. Die Lage der "Abflugschneisen" sind das Ergebnis einer langwierigen Diskussion und Abwägung in der Fluglärmkommission.
9	Hemelingen	Kleine Westerholzstr. (Hausnummer entfernt)	Fluglärm (besonders noch spät abends landende oder startende Maschinen) Autobahnlärm von der A 1 (je nach Windrichtung, dann besonders laut) Eisenbahnlärm (besonders Güterzüge) Tagsüber manchmal Lärm aus dem Hemeliger Hafen (Schrotturnschlag)	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Siehe Nr. 6

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
10	Hemelingen	Flug-Lärm, Zug-Lärm, Autobahn-Lärm in Arbergen	Startende und landende Flugzeuge bis spät in die Nacht hinein rauben uns den Schlaf. Je nach Windrichtung Zug-Lärm oder Autobahn-Lärm trotz Lärmschutzwand an der Autobahn. Die dahinter liegenden Hallenwände reflektieren den Schall in unsere Richtung. An manchen Sommerabenden Lärm durch das verladen von Autos auf Wagons im alten "DB-Ausbesserungswerk".	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Siehe Nr. 6
11	Hemelingen	Fluglärm	In der Nacht von 22-6 Uhr ist der Fluglärm (das Einzelschallereignis) so hoch, dass die Nachtruhe beeinträchtigt und die Gesundheit geschädigt wird. Ein Nachtzeitraum (22-6 Uhr) ohne Flugbewegungen kann Abhilfe schaffen.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Siehe Nr. 6. Der Nachtruheschutz der Bevölkerung wird in der Abwägungsentscheidung berücksichtigt.
12	Huchting	Fluglärm	Fluglärm von startenden und landenden Flugzeugen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
13	Mitte	Lärmaktionsplan	Guten Tag, aus der Zeitung erfahre ich von Ihrem Lärmaktionsplan und habe zwei Anliegen: 1. bitte ich darauf hinzuwirken, dass Sightseeingflüge, insbesondere mit Helicoptern, über der Bremer City untersagt werden. Das Wummern der Rotorblätter eines über einem stehenden(!) Hubschraubers verleidet einem den Aufenthalt im Garten. 2. Den Aufenthalt im Kleingarten auf dem Stadtwerder haben uns in der Vergangenheit Open-Air-Partys insbesondere beim Alten Sportamt vergällt, die teilweise die Nacht durch bis in den späten Vormittag mit durchdringender Technomusic die weitreichende Umgebung beschallt haben. Die sehr großzügige Praxis des Ordnungsamtes ist auch bei der Polizei auf Unverständnis und Unmut gestoßen: Die mussten nämlich die Beschwerden aufnehmen, weil die Mitarbeiter*innen des OA wahrscheinlich weit weg vom geschehen ihr Wochenende genossen haben. Bin gespannt, was bei ihrem Plan herauskommt. Freundliche Grüße	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Die Benutzung des Luftraums ist frei, soweit sie nicht durch geltendes Recht eingeschränkt wird. Für eine Untersagung gibt es keine Rechtsgrundlage, die dies ermöglichen würde.

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
14	Neustadt	Fluglärm Huckelriede	Besonders zwischen 22 und 23 Uhr stört der Fluglärm in Huckelriede massiv. Dies wird in der Lärmkarte verfälscht, da hier der Durchschnittswert für die ganze Nacht dargestellt wird. Auch morgens um kurz nach 6 Uhr starten bereits sehr laute Flugzeuge.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Flughafen Bremen ist entsprechend der Vorgaben des § 47 b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) kein Großflughafen, wurde aber wie bereits im Kartierungsjahr 2017 als weitere relevante Lärmquelle kartiert. Die Kartierung erfolgte nach neuen Berechnungsvorschriften auf Basis der Flugverkehrsdaten sowie der Flugspuren für das Gesamtjahr 2019.</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Am Bremer Flughafen sind gemäß Ziffer E.2.1.5 der Flughafengenehmigung von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr planmäßige Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zulässig, welche dem Lärmklassenstandard der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization) Anhang 16 Kapitel 3 entsprechen.</p>
15	Neustadt	Flughafen Bremen	In der Neustadt bei Ost und Süd Wind ist der Flughafen besonders laut.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>
16	Obervie-land	Flugverkehr	Die Lärmkartierung möchte glauben machen, dass der Lärm durch den Flugverkehr in Bremen zu vernachlässigen sei. Dabei wird außer acht gelassen, dass es sich bei den dargestellten Werten um gemittelte Werte handelt und nicht um Maximalpegel. Ein Wert, der über 24 Stunden (Lden) bzw. 8 Std. (Lnight) gemittelt wird, kann keine realistische Auskunft über die Betroffenheit der Belasteten geben. Eine Verringerung der Belastetenzahlen ist außerdem nicht durch aktives Handeln der politisch Verantwortlichen zurückzuführen sondern mehr oder weniger zufällig, weil der Flugverkehr in Bremen stark zurückgegangen ist. Die Weltgesundheitsorganisation hat in ihren Leitlinien für Umgebungslärm einen durch Flugverkehr verursachten Lärmpegel von weniger als 45 dB (Lden) empfohlen und nachts sogar von weniger als 40 dB (Lnight) empfohlen. Das sollten auch die Zielgrößen für Fluglärm über Bremer Stadtgebiet werden.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In das Datenerfassungssystem sind Flugbewegungsdaten und Flugverlaufsdaten des Jahres 2019 (vor der Corona-Pandemie) vom Bremer Flughafen eingegangen. Die Lärmkartierungs-Berechnungen 2022 erfolgten nach neuen Vorschriften der aufgrund der zwischenzeitlich eingeführten deutschen Umsetzung CNOSSOS-DE (Common Noise Assessment Methods). Die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen (BUF) beinhaltet auch das Prinzip der Flugbahnsegmentierung mit Maximalpegeln als auch Schallexpositionspegeln. Nach den einheitlichen Berechnungsvorschriften beträgt die Zahl der von Fluglärm belasteten Menschen durch den Verkehrsflughafen Bremen für den 24-Stunden-Zeitraum L_{DEN}^1 für über 55 bis 59 dB(A) insgesamt 10.500 Menschen und über 60 bis 64 dB(A) 200 Menschen. Während der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr beträgt die Anzahl der Lärmbelasteten über 50 bis 54 dB(A) aufgerundet 100 Anwohnende.</p> <p>¹ Lärmbelastigung (Day, Evening, Night).</p>
17	Obervie-land	Fluglärm	Die Zahlen der Belasteten erscheinen aufgrund der Berechnungsmethoden viel zu gering!	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16</p>
18	Obervie-land	Fluglärm	Die Gefahr von Fluglärm wird immer noch unterschätzt. Aufgrund der Berechnungen kommt man leider zu einem falschen Ergebnis.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16</p>

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
19	Obervieland	Fluglärm	Die Start- und Landerouten rücken immer weiter an die Anna-Seghers-Straße und Ohserstraße heran. Das WerderCarree eigentlich als Fixlinie für startende und landende Flugzeuge gedacht rückt immer weiter von den realen Starts und Landungen ab.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die An- und Abflugverfahren wurden nicht verändert.
20	Obervieland	Fluglärm	Sonntags fliegen kleine Privatmaschinen kreuz und quer, tief über bewohntes Gebiet in Habenhausen. Das nervt	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Benutzung des Luftraums ist grundsätzlich frei. Solange die Flugregeln eingehalten werden, können diese Flüge nicht untersagt werden.
21	Obervieland	Lärmkartaster 2023	Es ist unverzichtbar, dass im neuen Lärmkartaster für Bremen-Obervieland die Lärmereignisse des Autoverkehrs mit dem Fluglärm zusammen dargestellt werden. Die Lebensqualität wird durch den herrschenden Dauerlärm mit den Höchstwerten durch Flugzeuge besonders stark betroffen. Der durch Flugzeuge verursachte Lärm im Stadtteil Obervieland - aber besonders in den Wohnbereichen im Bereich der Anflug- und Abflugstrecken - ist seit der letzten Kartierung höher geworden. Die erhoffte Verminderung durch die Corona-Auswirkungen auf das Reisen und den Kurzstreckenflugverkehr ist 2023 wieder ausgeglichen worden. Leider starten verstärkt Flugzeuge mit lauterem Düsenantrieb als die Airbus-Flugzeuge. Erhebliche Lärmereignisse sind in den letzten Jahren hinzugetreten, wie z.B. durch die vielen Privatjets (z.B. Cessna 525), aber auch die großen Beluga XL (lauteste Starts überhaupt!) und mehr Flüge zur Zeit der Nachruhe. Gestiegen ist im westlichen Teil Kattenturms auch die Zahl der Hubschrauberflüge.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt entsprechend der Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der für Deutschland dafür erlassenen Vorschriften und Gesetze. Eine Summation mehrerer Lärmquellen ist derzeit nicht vorgesehen. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine entsprechende Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Aufgrund der Nähe zum Klinikum Links der Weser sind die Hubschrauberflüge möglicherweise auf Rettungsflüge der dort ansässigen Luftrettungsstation des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) zurückzuführen. Für den Verkehrsflughafen Bremen ist insgesamt ein deutlicher Rückgang der Nachflugbewegungen in den letzten fünf Jahren zu verzeichnen. Die Zahlen der letzten Jahre sind folgender: 2016 (1822), 2017 (1709), 2018 (1551), 2019 (1073), 2020 (329), 2021 (440) 2022 (1149).
22	Obervieland	Fluglärm	1. Einige Fluggesellschaften (Ryanair) sind deutlich lauter als andere. Laut Aussage eines dort angestellten Piloten, liegt dies an einer Startvorgabe des Unternehmens (steilere Startkurve). Dadurch wird Kerosin gespart, jedoch unnötiger Lärm verursacht. 2. sehr regelmäßig landen Flieger auch nach dem nächtlichen Landeverbot. Man kann hier eindeutig nicht von Ausnahmen sprechen.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Für den Flughafen Bremen wurde auf Empfehlung der Fluglärmkommission ein steileres Startverfahren empfohlen, da dies im Nahbereich eines Flughafens leiser ist als ein flacheres Startverfahren. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: In Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten nach Maßgabe der Flughafengenehmigung. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht. Für Starts und Landungen ab 22:30 Uhr kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Beschränkungszeiten erteilen.

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
23	Osterholz	Fluglärm	Im Bereich der nördlichen Kuhkamp-Siedlung (Sudwalder Straße und davon abgehend) besteht ganzjährig eine Belastung durch Lärm der landenden Flugzeuge. Diese Belastung tritt besonders in den wärmeren Monaten zu Tage und führt zu einer teils massiven Einschränkung der Nutzung des privaten Gartens inkl. der Terrasse. Hierdurch wird die Lebensqualität eingeschränkt.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Flughöhe der Anflüge ergibt sich durch den international standardisierten 3° Winkel des Leitstrahl des Instrumentenlandesystems und der Entfernung zur Landebahn. Im Bereich der Kuhkampsiedlung beträgt sie ca. 1700 Fuß (ca. 520 m). Die An- und Abflugverfahren wurden nicht verändert.
24	Osterholz	Fluglärm bis spät in die Nacht.	Im Bremer Osten, direkt hinter dem Weserpark in der Kuhkampsiedlung wohnt es sich eigentlich recht lukrativ. Durch die direkte Nachbarschaft zum Weserpark, die kurze Anbindung zur Autobahn und die öffentlichen Verkehrsmittel der Buslinie 37, der Straßenbahn 1 und der Anbindung an die Regio S Bahn sind wir hier am Rande von Bremen, an der Landesgrenze zu Niedersachsen recht verkehrsgünstig gelegen. Einziger Kritikpunkt ist da tatsächlich die Belästigung durch den Fluglärm. Die Flugzeuge fliegen hier bereits im Landeanflug direkt über unser Haus und das bis spät in die Nacht. Zudem scheinen Airbus und oder Militärflugzeuge hier regelmäßig Landeanflüge zu üben. Die Lautstärke ist dann nochmals um einiges lauter als die ohnehin schon lauten landenden Verkehrsflugzeuge. Betroffen davon sind hier in der Kuhkampsiedlung die Straßen Neue Heimat, Egestorffweg, Beim Rethpohl und die Neubauten am Ehlersdamm. Hinzu kommen regelmäßige Änderungen der startenden Flugzeuge über unser Gebiet hinweg.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Flughöhe der Anflüge ergibt sich durch den international standardisierten 3° Winkel des Leitstrahl des Instrumentenlandesystems und der Entfernung zur Landebahn. Im Bereich der Kuhkampsiedlung beträgt sie ca. 1700 Fuß (ca. 520 m). Die An- und Abflugverfahren wurden nicht verändert.
25	Östliche Vorstadt	Lärm am Osterdeich östlich vom Weserstadion	Dass man am Osterdeich nicht etwa bei offenem Fenster schlafen kann und der Aufenthalt im Freien auf dem Balkon oder vorne im Garten nur etwas für Hartgesottene ist, dürfte bekannt sein. Nicht so bekannt, dass wir in den Tagesrandzeiten ab 6 Uhr morgens und abendlich bis 23 Uhr auch von Fluglärm betroffen sind, der sich dann mit dem Straßenverkehrs- insbes. LKW-Lärm sozusagen vereint zu Lärmspitzen, so dass man des Morgens im Schlaf gestört wird. - Das wird aber im rein rechnerischen Mittelungspegel nivelliert und weitere Lärmquellen aus der Pauliner Marsch gar nicht erst berücksichtigt, wie dem Referat 22 - Immissionsschutz bei SKUMS bereits ausführlich dargestellt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Anmerkung Nr. 4 von der Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa zur Tagesrandzeit ab 6 Uhr und Nr. 21 zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen.

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Forsetzung:</i> Indes: "Nach neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ist der Mittelungspegel als sogenannter Einzahlenwert ungeeignet, Lärmreaktionen psychischer oder vegetativer Art zu beschreiben. Die Größe der Initialreaktion hängt vielmehr signifikant von der Modulationstiefe ab. Ebenso ist die Stärke einer Reaktion von Maximalpegeln und nicht von Mittelungspegeln abhängig. Die einfache Zeit-Intensitätsäquivalenz, die dem Mittelungspegel zugrunde liegt, ist physiologisch nicht begründbar. Sinnesorgane und vegetative Systeme sprechen auf Reiz differenzen und Änderungsgeschwindigkeiten an" (Der Fischer Öko Almanach, hrsg. von Gerd Michelsen, Fritz Kalberlah und dem Öko-Institut Freiburg/Br., Ffm. 1980, S. 156). Ist diese Erkenntnis nun überholt, oder hat sie sich immer noch nicht durchgesetzt?</p>	
26	Hemelingen	Bahn- und Fluglärm in Hemelingen	Wir wohnen in der Hemelinger Rampe in Hemelingen. Neben unserer Straße verlaufen Bahngleise. Dazwischen gibt es einen schmalen Grünzug, der seitens der DB letztes Jahr stark ausgelichtet wurde. Somit ist unser natürlicher Lärmschutz erheblich gesunken. Flugzeuge fliegen direkt übers Haus.	<p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Anflüge sind im Bereich der Eisenbahnlinie in Hemelingen ca. 1100 Fuß (ca. 330 m) hoch. Abflüge in Richtung Osten, die nicht auf der sogenannten "Weser-Nienburg-Route" fliegen, haben im Bereich Hemelingen eine Flughöhe von durchschnittlich ca. 3000 Fuß (ca. 915 m).</p>
27	Östliche Vorstadt	Straßenbahn Fleetrade Endhaltestelle Weserwehr	Die Straßenbahn Linie 3, direkt vor der Haustür, Einfahrt zur Endhaltestelle. Geschwindigkeit wird zu spät gedrosselt, bzw zu früh bei der Rausfahrt beschleunigt. Dadurch starke Lärmbelästigung, jetzt durch Umleitung der Linien 2+10 das ganze in dreifacher Stärke. Zusätzlich starke Belästigung durch Flugschneise.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 15</p>
28	Burglesum	Verkehrslärm durch Autoposer und Fluglärm	Hallo, mir ist aufgefallen das es in St. Magnus seit geraumer Zeit zu doch deutlich hörbaren Fluglärm gekommen ist. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen und damit auch die Lärmbelästigung in der Straße Unter den Linden deutlich angestiegen. Besonders durch die Aneinanderreihung einiger neuer Läden in der Straße Unter den Linden kommt es zu Autoposer ähnlichen Zuständen. Besonders in den Abendstunden fahren häufig Lautstarke Autos die Straße rauf und runter.	<p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Es handelt sich vermutlich um die Abflüge auf der OTEXE SID bei Betriebsrichtung 27. Die Nutzungshäufigkeit kann schwanken, da sie von der Betriebsrichtung und von der Nutzung des militärischen Flugbeschränkungsgebietes TRA-Weser 1, das westlich von Bremen liegt, abhängt.</p>
29	Hemelingen	Arbergen	Fluglärm, Autobahn. Züge	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
30	Hemelingen	Hemelingen Autobahn	Autobahn und Fluglärm Autobahn durchgehender und deutlicher Pegel als Rauschen jederzeit. Fluglärm deutlich, aber nur phasenweise.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
31	Hemelingen	Hemelingen	Fluglärm Autobahnlärm Eisenbahnlärm Gewerbelärm	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
32	Hemelingen	Hemelingen	Autobahn fluglärm zuglärm	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
33	Hemelingen	Lärm Autos/ Flugzeuge	Viel Lärm durch die Autos. Die Straße ist noch in einem sehr schlechtem Zustand, sehr altes Kopfsteinpflaster. Noch dazu wird gerade abends sehr schnell gefahren. Die Flugzeuge fliegen so tief, dass man den Anbieter erkennt. Man kann im Garten nicht mit der Person neben einem sprechen ohne zu schreien.	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die An- und Abflüge überfliegen die Straße Funkschneise. Die Anflüge sind hier ca. 1300 Fuß (ca. 400 m) hoch. Abflüge in Richtung Osten, die nicht auf der sogenannten "Weser-Nienburg-Route" fliegen, haben im Bereich Hemelingen eine Flughöhe von durchschnittlich ca. 3400 Fuß (ca. 1035 m).
34	Hemelingen	Lärm in Arbergen	Durch Flugzeuge, Autobahn, Zugverkehr gibt es sehr starke Lärmbelastung !	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
35	Hemelingen	Lärmbelastung Bremen Mahndorf (Autobahn, Flugverkehr und Eisenbahn)	Abhängig von der Jahreszeit und dem Wetter ist die A1 inklusive dem Bremerkreuz insbesondere zu den frühen und späten Zeiten sehr hoch. Die Lärmbelastung aus Richtung der Autobahn ist höher als die Belastung von der Mahndorfer Heerstraße. Ähnliches gilt für die Eisenbahnstrecken in Mahndorf. Im Sommer ist die Belastung sehr hoch, vor allem wenn aufgrund der hohen Temperaturen Nachts gelüftet wird. Auch Nachtflüge tragen zu einer hohen Belastung im Sommer bei.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
36	Hemelingen	Straßen-Flug- u. Eisenbahnlärm	Ständiger, massiver Lärm von der Autobahn u. Flug- u. Eisenbahnlärm.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.
37	Hemelingen	Bereich Kreisel Kleine Westerholzstraße, Schlenkstraße, Bruchweg - Hemelingen	Sehr geehrte Damen und Herren, an erster Stelle, vielen lieben Dank für die Möglichkeit Teil an dieser Mitmachaktion zu sein und dass Sie uns mitbeteiligen. Der Umgebungslärm bei uns im Elternhaus ist enorm durch: Straßenverkehr (Auto, Bus, Lkw), Schienenverkehr (Zug & Güterzüge) & Flugverkehr. Die Autos fahren viel zu schnell, Bushaltestelle direkt vor der Tür Anfahrt/Abfahrt alle 10 min, Autos die den Bus überholen. Der Kreisverkehr. Viele Aspekte die sehr viel Lärm verursachen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
38	Hemelingen	A1, Zubringer, Fluglärm Hemelingen Heumarschstr.	Im Bereich von Hemelingen (Autobahnzubringer und A1 sowie Bockmeyer - Heumarschstr.) habe ich das Gefühl, dass man den Lärm nicht wahrnimmt von Seiten der Politik. Es wird immer nur über Lärmschutzwände in Arbergen oder der Straße Am Saal gesprochen. Aber der Lärm der Autobahn A1 und des Zubringers zur Autobahn ist extrem laut. Man kann nachts kein Fenster öffnen und tagsüber ist es laut, wenn man im Garten sitzt. Nichts mit Erholung. Vor 20 Jahren wurden schon Lärmschutzwände versprochen, aber nix ist passiert. Stattdessen wurde die Autobahn immer weiter ausgebaut, auch wegen des Gewerbegebietes. Zusätzlicher heftiger Lärm kommt von der Firma Bockmeyer nachts und am Tage. Und zu guter Letzt ist ein starker Fluglärm zu verzeichnen, auch wenn die Karte es nicht aussagt. Über meinem Reihenhaus drehen die Flieger meistens ab. Als ich hier herzog, ist nicht ein Flugzeug über meinem Grundstück geflogen. Über mal eine positive Rückmeldung und auf Änderung hoffend bzgl. Lärmschutzwand etc. würde ich mich sehr freuen. Ich hoffe, Sie berücksichtigen meinen Beitrag. Vielen Dank und viele Grüße	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Berechnungsergebnisse der Fluglärmkartierung 2022 erfolgten gemäß der einheitlichen neuen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen. Am 23.09.2010 erfolgte nach umfangreichen Beratungen aller relevanten Akteure die Verlegung der Westertal-Route auf die Weser-Nienburg-Route. Für die Untersuchung und Dokumentation der Lärmverlagerung wurde damals ein Sondermessprogramm durchgeführt. Seit der Verlegung verläuft die Südkurve über das Autobahnkreuz der Bundesautobahn 1 in Hemelingen.</p> <p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Für Ostabflüge mit südlichen Flugzielen fand die letzte Routenverlegung auf die heutige Weser-Nienburg-Route im September 2010 statt. Der Drehpunkt wurde nach umfangreichen Beratungen in der Fluglärmkommission um ca. 550 in Richtung Westen (Habenhausen) verlegt und sie wurde zur exakteren Routenführung mit zusätzlichen Navigationspunkten versehen. Dadurch führt die Nominallinie über die Autobahnabfahrt Hemelingen anstatt über die Autobahnbrücke über die Bahnlinie.</p>
39	Neustadt	Kreuzung Kornstr./Georg-Droste-Str./Buntentorsteinweg	Erhöhte Lärmbelastung durch sehr laute Musik aus Autos, die an der Ampel stehen (auch nachts) Erhöhte Lärmbelastung durch Ignorieren der Verkehrsführung (und erhöhte Gefahr für Leib und Leben durch falsches Abbiegen) Erhöhte Lärmbelastung durch reges Parken und Wegfahren, Türen zuschlagen, Be- und Entladen (obwohl keine Geschäfte), Schreien, Menschenhorden - Tag und Nacht Eine Zumutung! Ja, auch Fluglärm und Straßenbahn - aber, damit muss man leben.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>
40	Neustadt	Raserlärm Gastfeldstraße	Die sehr breite und schnurgerade Gastfeldstraße lädt immer wieder zum Rasen ein, nicht nur von Leuten mit getunten Autos. Gerast wird zu jeder Tages-und Nachtzeit, unter der Woche und am Wochenende. Die Straße muss umgestaltet und Tempo 30 eingeführt werden, nicht nur aus Lärmschutz-, sondern auch aus Sicherheitsgründen. Die Gegend ist mit ständigem Fluglärm schon genug belastet.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
41	Osterholz	Lärmhotspot Ehlersdamm	<p>Hallo, hierdurch möchte auch ich, Anwohnerin am Ehlersdamm, einen Beitrag zur Lärmaktion in unserer Gegend, wohne gegenüber der Sudwalder Str./Jugend/Kinderheim, schreiben. Ich kann nur bestätigen, was andere Mitbewohner bereits geschrieben haben und die gewesene Aktion eines Stoffzebrastreifens auf dem Ehlersdamm kann ich nur bestätigen. Der Ehlersdamm ist in der Tat eine richtige Rennstrecke geworden, seit dem neuen Wohngebiet gibt es viel mehr Verkehr als es vorher schon war, es ist laut, dreckig, keine Lebensqualität mehr. Hier auch noch ein Beispiel, wenn die Autos von Mahndorf oder aus der Richtig kommen, oder aus der Sudwalder Strasse auf den Ehlersdamm biegen und die Fahrer sehen, die Ampel an der Osterholzer Heerstr. ist grün, dann wird aufs Gaspedal getreten, wahrscheinlich geht es nicht weiter durchzudrücken, um meistens nach dem Heranrasen an die Ampel dann doch bei rot dort warten zu müssen, dieses haben wir schon oft festgestellt, den Lärm können Sie sich denken, dies ist am Tag so und leider auch abends und nachts. Ein anderes Problem sind LKW und manchmal auch Busse, die wahrscheinlich mit nach Hause genommen werden, wenn der Dienstbeginn morgens früh oder nachts ist, die rasen ebenfalls so sehr, dass Gläser im Schrank klirren und man das Gefühl hat, das Haus würde wackeln. Ein anderes Problem haben wir auch noch und zwar die Flugzeuge über unseren Köpfen und Häusern, die Tag für Tag ziemlich niedrig fliegen, man kann sehen, daß Kerosin über unseren Häusern abgelassen wird, unsere Dächer sehen dementsprechend nicht mehr rot aus, sondern einfach schwarz und ölig, wer zahlt denn die Reinigung?</p>	<p>DFS Deutsche Flugsicherung GmbH: Die Flughöhe der Anflüge ergibt sich durch den international standardisierten 3° Winkel des Leitstrahl des Instrumentenlandesystems und der Entfernung zur Landebahn. Im Bereich des Ehlersdamm beträgt sie ca. 1700 Fuß (ca. 520 m). Abflüge in Richtung Osten, die nicht auf der sogenannten Weser-Nienburg-Route" fliegen, haben im Bereich Hemelingen eine Flughöhe von durchschnittlich ca. 3800 Fuß (ca. 1150 m).</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Eine Zunahme der Nachtflüge kann nicht bestätigt werden. Verkehrsflugzeuge des Linienflugverkehrs entsprechen in aller Regel dem Lärmklassestandard der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization) Anhang 16 Kapitel 3 oder besser.</p>

Anlage 5.6: Flugverkehr Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortsetzung:</i> Die Nachtflüge haben unserer Ansicht nach auch zugenommen, außerdem starten auch mehr Flüge über unseren Häusern und die Lautstärke der Flieger war als es die Germania noch gab, viel leiser, jetzt hat man den Eindruck, dass alles alte Flugzeuge in Gebrauch sind, sie viel mehr Lärm verbreiten als neue. Trotz dieser Lärm- und Schmutzbelästigungen haben wir einen Bodenrichtwert von über 330 festgelegt bekommen, mehrere Gespräche mit einem Gutachter haben keine Änderung ergeben, einen Bescheid habe ich noch nicht erhalten, ist dieser da, lege ich sofort Einspruch gegen diese Ungerechtigkeit ein, die Lage und die Gegebenheiten, wo ein Haus steht, spielen anscheinend überhaupt keine Rolle, der Gutachter konnte mir auch nicht erklären, wie genau dieser Wert bestimmt wurde, er faselte etwas von einer Linie oder so, verstanden habe ich das natürlich nicht, es sollte doch eigentlich gerechter zugehen bei der Grundsteuer, doch, was man jetzt so liest und hört, wird das nicht der Fall sein, wenn diese "Berechnung" so ungerecht bleibt. Ich fand, dass dies zusammenhängt, darum habe ich es aufgeschrieben. MfG</p>	
42	Hemelingen	Beirat Hemelingen Beschluss vom 20.04.2023	<p>Die gemittelten Lärmwerte des Flugverkehrs suggerieren, dass der Fluglärm nicht besonders hoch ist. Die tatsächlichen hohen Einzelschallereignisse des Flugverkehrs sind aber erheblich und belasten insbesondere im Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) die Bevölkerung. Nächtlicher Fluglärm belastet und schädigt die Gesundheit und zahlreiche Gutachten z.B. die NORAH-Studie und die fachliche Einschätzung des Umweltbundesamts belegen das. Der Beirat verweist auf seinen Beschluss vom 23.11.2020 zu der Thematik und fordert den Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) frei von Flugbewegungen zu halten (Ausnahme Ambulanzflüge). Beachtet werden sollte für den Beiratsbereich Hemelingen, dass sich verschiedene Lärmquellen überschneiden (Flug-, Schienen- und Straßenlärm, zudem Belastungen durch die Industrie).</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16 zur zugrundeliegenden einheitlichen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: In Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten nach Maßgabe der geltenden Flughafengenehmigung. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht. Für Starts und Landungen ab 22:30 Uhr kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Beschränkungszeiten erteilen. Zur Änderung der Flugbeschränkungszeiten müsste die Flughafengenehmigung geändert werden.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
43	Obervieland	Ortsbeirat Obervieland	<p>[...] 5. Auch im Entwurf zum aktuellen Lärmaktionsplan vermisst der Beirat eine angemessene Berücksichtigung der Gebiete in Obervieland, die dem Lärm verschiedener Verkehrsträger ausgesetzt sind („Hot-Spots“). Zu nennen ist hier vor allem der nordwestliche Teil von Kattenturm, der sowohl durch den Luftverkehr als auch den Straßenverkehr stark belastet wird. Über das aktuelle Schallschutz-programm des Flughafens hinaus hält der Beirat weitere aktive und passive Schallschutzmaßnahmen für dringend notwendig. [...]</p> <p>7. Der Beirat Obervieland setzt sich unvermindert dafür ein, dass die in der Betriebsgenehmigung des Flughafens Bremen verankerten Regeln zur Beschränkung des Flugverkehrs in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6 Uhr („Nachtflugverbot“) im Interesse der Obervieländer Bevölkerung von den zuständigen Behörden so eng wie möglich ausgelegt werden. Dazu gehört u.a. auch, dass Anträge auf Gewährung des sogenannten „Home Carrier - Status“, der in der Nachtzeit mit gewissen Privilegien verbunden ist, nur restriktiv und im ursprünglichen Sinne dieser Regelung beschieden werden.</p>	<p>Zu Punkt 5:</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Gemäß der Fluglärmkartierung liegen einige Wohnhäuser im nördlichen Kattenturm im Pegelband 60-64 dB(A) im 24-Stunden-Zeitraum. Zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen siehe Nr. 21.</p> <p>Flughafen Bremen GmbH: Zum Schallschutzprogramm: Aktiver Schallschutz umfasst alle Maßnahmen, die zur Verminderung des Schalls an der Quelle und dessen Ausbreitung führen. Etwa leisere Triebwerke oder optimierte Flugrouten. Passiver Schallschutz bezeichnet bauliche Maßnahmen an bestehenden Gebäuden, wie beispielsweise Schallschutzfenster, Lüfter oder die Errichtung von Schallschutzwänden oder -wällen. Der Flughafen Bremen kommt durch gezielte Maßnahmen für den Schallschutz seiner Verantwortung nach, die Anwohner durch den von Flugzeugen verursachten Lärm bestmöglich zu schützen. Auf den aktiven Schallschutz hat der Flughafen selbst nur bedingte Einflussmöglichkeiten, da durch den Flughafen weder die Flugrouten bestimmt werden, noch auf die eingesetzten Triebwerke eingewirkt werden kann. Durch mittelbare Steuerungswirkungen über die Gebührenpositionen der Entgeltordnung setzt der Flughafen hier aber bereits wichtige Zeichen und Anreize. Hinsichtlich des passiven Schallschutzes arbeitet der Flughafen eng mit der Fluglärmschutzbeauftragten des Landes Bremen, der Deutschen Flugsicherung GmbH, den Luftverkehrsgesellschaften und deren Cockpit Crews zusammen. Auch in der Fluglärmkommission (FLK) ist der Bremen Airport vertreten, worin die Notwendigkeiten und Möglichkeiten von Schallschutzprojekten erarbeitet und stetig besprochen werden. Im Nordwesten entlastet ein Lärmschutzwall mit einem Bewuchs auf der Krone die Anwohner der Schwäbisch-Hall-Siedlung. Außerdem wurden am östlichen Ende der Start- und Landebahn Lärmschutzwälle und -wände insbesondere zum Schutz der Anwohner in der Wolfskuhlensiedlung gebaut.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortsetzung:</i></p> <p>8. Im Lärmaktionsplan wird in zutreffender Weise auf die Arbeit der Fluglärmkommission (FLK) verwiesen, in der auch der Beirat Obervieland durch zwei stimmberechtigte Mitglieder vertreten ist. Der Beirat Obervieland fordert die zuständigen senatorischen Stellen auf, darauf hin zu wirken, dass Empfehlungen der FLK, die den Betrieb des Flughafens oder die Aufsichtsbehörde betreffen, zukünftig vermehrt berücksichtigt und umgesetzt werden.</p> <p>9. In den Lärmbetrachtungen zum Flughafen Bremen wird überwiegend der Teil des Luftverkehrs berücksichtigt, der nach den Regeln des Instrumentenfluges (IFR) navigiert, d.h. überwiegend größere Flugzeuge. Nur ungenügend beachtet werden demgegenüber die Bewegungen der zahlreichen kleineren Flugzeuge. Die Zahl dieser Flugbewegungen ist im Jahresverlauf stark schwankend, aber häufig an einigen Tagen stark konzentriert. Auffallend ist auch eine Zunahme von als besonders störend empfundenen düsengetriebenen Luftfahrzeugen. Durch die starke Bautätigkeit in Obervieland in den zurückliegenden Jahren ist die Zahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Auch hier ergibt sich an manchen Stellen zusätzlich der Doppelbelastung beispielsweise durch den Verkehr auf der A1. Eine weitere nicht benannte Lärmquelle sind die Flüge der am Klinikum Links der Weser bzw. am Flughafen stationierten Rettungs- bzw. Ambulanzhubschrauber. Möglicherweise kann dort durch modernisiertes Fluggerät für eine zumindest geringe Verbesserung gesorgt werden.</p>	<p><i>Fortsetzung:</i></p> <p>Auch den gesetzlichen Anforderungen an Schallschutz im Sinne des FlugLärmG und der FlugLSVen kommt der Flughafen in allen Punkten nach. Das dahingehende Calmarprojekt erreichte viele Bürgerinnen und Bürger.</p> <p>Eine dringende Notwendigkeit sieht der Flughafen daher nicht, setzt sich aber selbstverständlich auch weiterhin für einen erfolgreichen und gemeinsamen Austausch mit allen Beteiligten ein.</p> <p>Zu Punkt 7: SWHT, Luftfahrtbehörde: Ausnahmeerlaubnisse von Flugbeschränkungszeiten ergehen nach Prüfung und Abwägung der widerstreitenden Interessen. Ein Nachtflugverbot besteht am Verkehrsflughafen Bremen nicht. Der Home Carrier Status wird von der Luftfahrtbehörde in regelmäßigen Abständen überprüft und die Kriterien und Bedingungen auch im historischen Kontext hinterfragt</p> <p>Zu Punkt 8: SWHT, Luftfahrtbehörde: Die Empfehlungen der Fluglärmkommission werden stets entgegengenommen und nach der geltenden Rechtslage geprüft</p> <p>Zu Punkt 9: SWHT, Luftfahrtbehörde: Die Bewegungen von sog. Kleinflugzeugen werden stets betrachtet und finden auch Berücksichtigung in der Gesamtlärbetrachtung. Der Lärmschutzbereich wurde 2021 neu festgesetzt. Gegenüber dem im Jahr 2009 festgesetzten Lärmschutzbereich haben sich nahezu keine Änderungen ergeben. Der Gesamtlärm hat sich daher im Vergleich in den letzten Jahren marginal verändert. Rettungs- und Ambulanzflüge sind notfallmedizinisch erforderlich, um eine bestmögliche medizinische Versorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Hubschrauber werden durch das Luftfahrt-Bundesamt zertifiziert und zugelassen.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p><i>Fortsetzung:</i> 10. Der Beirat Obervieland hält aufgrund der Lage des stadtbremisches Flughafens die dortige Start- und Landebahn auf Grund der damit verbunden Lärmbeeinträchtigungen für die Obervielander Bevölkerung nur sehr bedingt geeignet, um dort Schulungsflüge ziviler oder auch militärischer Art in größerem Umfang durchzuführen. Eine Reduzierung dieser Flüge – wie auch von der FLK angestrebt – wird vom Beirat Obervieland unterstützt.</p>	<p><i>Fortsetzung:</i> Zu Punkt 10: SWHT, Luftfahrtbehörde: Die Start- und Landebahn entspricht nationalen und europäischen Vorschriften, wodurch sie sich grundsätzlich für Flüge mit Flugzeugen bis einschließlich Code E eignen. Als Verkehrsflughafen ist der bremische Flughafen für sämtliche Luftfahrzeuge der entsprechenden Kategorien zugelassen uns kann nicht für auf bestimmte Zwecke beschränkt werden.</p>
44	Hemelingen	Hemelingen (Anlage Forderungen zur Lärmaktionsplanung 23.11.2020 zum Beschluss)	<p>Fluglärm:</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 Fluglärmmessanlage. • Der Beirat fordert, dass die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für Flüge zwischen 22:00 und 06:00 deutlich restriktiver gehandhabt werden muss und dass solche Ausnahmegenehmigungen nur bei Notfällen erteilt werden. 	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde: Die Luftfahrtbehörde nimmt die Forderungen zur Kenntnis. Die akutell geltenden Flugbeschränkungszeiten sind in der Flughafengenehmigung festgeschrieben. Die Luftfahrtbehörde entscheidet nach geltender Rechtslage. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erfolgt nach der geltenden Rechtslage und einer Einzelfallprüfung in begründeten Fällen im Rahmen des der Luftfahrtbehörde zustehenden Ermessens (vgl. E.2.2. der Flughafengenehmigung). Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen ist gemäß E.2.1.7 der Flughafengenehmigung generell möglich.</p> <p>Flughafen Bremen GmbH: Zu Punkt 3: Die Flughafen Bremen GmbH betreibt ein Messstellennetz aus neun festen Messstellen und einer mobilen Messstelle. Die Messstellen wurden im Rahmen einer umfangreichen und intensiven Aktualisierung der Fluglärmmessanlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht, sodass eine noch genauere Erfassung von Fluglärm möglich ist. Im Verhältnis zur Größe des Flughafens und zum Flugverkehr bildet das moderne Messstellennetz umfangreich die sich bildende Lärmsituation ab. Die drei östlich gelegenen Messstellen sind in ausreichenden Entfernungen platziert um gestreut den Fluglärm zu erfassen. Die aktuellen Lärmkarten der Stadt Bremen von 2022 zeigen zum Vergleich zu 2017 einen deutlichen Lärmspitzenrückgang aus Hemelingen heraus. Für die Installation einer festen Messstelle in Hemelingen wird daher kein Bedarf gesehen. Einem Einsatz der mobilen Messstelle im Bereich um und in Hemelingen steht der Flughafen offen gegenüber.</p>

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
1	Hemelingen	Kleine Westerholzstr. (Hausnummer entfernt)	Fluglärm (besonders noch spät abends landende oder startende Maschinen) Autobahnlärm von der A 1 (je nach Windrichtung, dann besonders laut) Eisenbahnlärm (besonders Güterzüge) Tagsüber manchmal Lärm aus dem Hemeliger Hafen (Schrottschlag)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Wir nehmen die genannten Lärmquellen zur Kenntnis. Gewerbeaufsicht: Konkrete Lärmbeschwerden zur Lärmbelastung im Hemelinger Hafen können mit Informationen und Zeiten an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
2	Hemelingen	Flug-Lärm, Zug-Lärm, Autobahn-Lärm in Arbergen	Startende und landende Flugzeuge bis spät in die Nacht hinein rauben uns den Schlaf. Je nach Windrichtung Zug-Lärm oder Autobahn-Lärm trotz Lärmschutzwand an der Autobahn. Die dahinter liegenden Hallenwände reflektieren den Schall in unsere Richtung. An manchen Sommerabenden Lärm durch das verladen von Autos auf Wagons im alten "DB-Ausbesserungswerk".	Gewerbeaufsicht: Der Beitrag zur Autoverladung ist zu unspezifisch. Konkrete Lärmbeschwerden können mit Informationen und Zeiten an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
3	Blumenthal	Kämmerei Quartier in Blumenthal	Lärmbelästigung durch das Kraftwerk und Geruchsbelästigung ebenso.	Gewerbeaufsicht: Der Hinweis zum Heizkraftwerk Blumenthal wurde geprüft. Aufgrund von regelmäßig wiederkehrenden Umweltinspektionen vor Ort kann mitgeteilt werden, dass die Geruchs- und Lärmimmissionen innerhalb der gesetzlichen festgeschriebenen Grenzwerte liegen. Konkrete Lärmbeschwerden können mit Informationen und Zeiten an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
4	Blumenthal	Lärmbelästigung in der Nacht durch Tankstelle	In der Farger Straße in Farge, gibt es eine Markanttankstelle (reiner Automatenbetrieb) an der rund um die Uhr getankt werden kann. Dies verursacht insbesondere in der Nacht und in den frühen Morgenstunden solch eine Geräuschkulisse, dass selbst die mittlerweile eingebauten Schallschutzfenster nicht mehr ausreichen. Darüber hinaus gibt es an der Tankstelle einen stark frequentierten Mietwagenverleih, der dazu führt dass Fahrzeuge durch die Mieter auch in der Nacht zurückgebracht werden, mit allem was dazu gehört(lautes Reden, Tanken, Umladen, etc.). Ein nächtliches Betanken durch Tanklaster und Gaswagen wurde bereits nach einer Beschwerde durch die Gewerbeaufsicht zwischen 22:00 und 06:00 Uhr untersagt, auch wenn sporadisch dagegen verstoßen wird. Insgesamt eine Lärmbelästigung die nur schwer erträglich ist.	Gewerbeaufsicht: Das Gewerbeaufsicht geht dem zuständigkeitshalber nach; ggf. mit der zuständigen Bauordnung.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
5	Blumenthal	Kraftwerk Farge	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, in den Ortsteilen Farge und Reikum kommt es nahezu flächendeckend zu sehr unangenehmem Industrielärm, der vom Kraftwerk Farge ausgeht. Er lässt sich am ehesten als Heulen und Fauchen beschreiben, das nur dann auftritt, wenn das Kraftwerk in Betrieb ist, daher steht es außer Frage, dass das Kraftwerk der Verursacher ist. Die exakte Quelle ist mir nicht bekannt, vermutlich tritt das störende Geräusch aber aus dem Kamin aus, dessen enorme Höhe von meines Wissens 150 Metern erklärt, weshalb sich der Lärm über weite Distanzen auswirkt. Zeitweilig treten weitere Störgeräusche auf, die aus einem metallischen Quietschen und einem regelmäßigen Klappern bestehen. Diese lauten Geräusche dürften auf die Kohleförderanlage zurückzuführen sein. Unklar ist, weshalb sie nicht stets auftreten, wenn das Kraftwerk in Betrieb ist. Bei den geschilderten Lärmquellen ist nicht allein die Lautstärke ausschlaggebend. Es ist vielmehr die Geräuschqualität, die den Lärm unerträglich macht. Insbesondere in den Nachtstunden ist er für eine erhebliche Minderung der Lebensqualität in den genannten Ortsteilen ursächlich. Durch das ständige Heulen bzw. Fauchen ist es beispielsweise nicht möglich, im Sommer bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Auch tagsüber wird ein Aufenthalt im Freien deutlich beeinträchtigt. Weil der Lärm des Kraftwerks als äußerst unangenehm empfunden wird und (bei Betrieb) dauerhaft auftritt, ist es für Betroffene unerheblich, ob der Auslöseschwellenwert der Lärmaktionsplanung überschritten wird oder nicht. Die geschilderten Probleme traten erst in den vergangenen beiden Jahrzehnten auf. Bis in die 90er Jahre hinein wurde man nicht auf diese Weise belästigt.</p>	<p>Gewerbeaufsicht: Dem Gewerbeaufsicht liegen bereits seit Jahren keine Beschwerden vor. Daher wurde das Kraftwerk zuständigkeitshalber angesprochen. Von dort wird mitgeteilt: Sofern von dort die anonymisierten Ausführungen richtig zugeordnet würden, handele es sich bei dem Beschwerdeführer um einen Anwohner, der sich am 16. Februar 2023 um 11:10 Uhr im Kraftwerk gemeldet habe. Es sei umgehend ein Vor-Ort-Termin vereinbart worden, bei dem einvernehmlich keine Auffälligkeiten festgestellt worden seien. Am 23. Februar 2023 um 11:40 Uhr habe das Kraftwerk den Beschwerdeführer noch einmal telefonisch kontaktiert, um zu erfahren, ob die Lärmbelästigung wieder aufgetreten sei. Dies wäre nicht der Fall und er wolle sich melden, wenn das Geräusch wieder auftrete / ansteige. Ggf. würde er sich aber erst im Sommer wieder melden, wenn er bei geöffnetem Fenster nicht schlafen könnte. Weitergehende Gespräch nach dem sachlichen Austausch gab es im Nachgang aber nicht. Das Gewerbeaufsicht weist aber drauf, dass das Kraftwerk wegen der Sanktionen gegen Russland schon über seine eigentliche Laufzeit im Rahmen des Kohleausstiegs hinaus betrieben wird. Größere Investitionen dürften nicht mehr verhältnismäßig sein. Der jederzeit mögliche Weiterbetrieb ist derzeit im Öffentlichen Interesse. Der Veröffentlichung der Bundesnetzagentur https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/Kohleausstieg/EKBG/start.html kann entnommen werden, dass das Kraftwerk Farge befristet bis zum 31. März 2024 zum Markt zurückkehren durfte, um die Energieversorgung zu sichern.</p>

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung</p> <p>Welche baulichen Veränderungen zu dieser negativen Entwicklung beitragen, vermag ich nicht anzugeben. Meines Erachtens müsste es aber möglich sein, das Kraftwerk wieder - wie in der Vergangenheit - ohne Lärmemissionen dieses Ausmaßes zu betreiben. Soweit bekannt soll eine Umstellung des Kraftwerks Farge von Kohle auf Holz erfolgen, wobei der angestrebte Zeitpunkt dieser Umstellung der Öffentlichkeit derzeit unbekannt ist. Vielleicht bietet diese Umstellung jedoch die Chance, zukünftig einen Betrieb der Anlage zu gewährleisten, der die derzeitige massive Beeinträchtigung der Bevölkerung in Farge und Reum durch Lärm vermeidet.</p>	
6	Burglesum	Grambke: nächtlicher Lärm Stahlwerke	In einigen Nächten hört man am Geestkamp sehr laute Geräusche, die vermutlich von den Stahlwerken kommen: lautes Quietschen und etwas, das sich wie ein Nebelhorn anhört. Manchmal auch laute Geräusche, als wenn Metall aufeinanderschlägt.	<p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Arcelor und Industriepark West:</p> <p>Die Stahlwerke führen im Rahmen ihrer Genehmigung selbst Lärmmessungen durch. Entsprechend der Messergebnisse werden die Grenzwerte der Gemengelage zu Burglesum eingehalten. Der Komplett-Umbau der Hochöfen und des Stahlwerks steht bevor; erster Antrag auf Teilgenehmigung liegt vor. Konkrete Lärmbeschwerden können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.</p>
7	Burglesum	Lärm aus dem Industriegebiet	Industriepark West+Arcelor	<p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Siehe Nr. 6</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
8	Gröpelingen	Terrorhotspots!	Lärmhotspots im Oslebshauer Industriebahnhof! - tägliches und nächtliches Brummen der Schiffsgeneratoren. Landstrom heisst die Alternative, zumal der Kalihafen umgebaut wird! - TSR Recycling Waterbergstrasse An Wochenenden, Nachts und an Feiertagen!(wieder die alten LÄRMPEGEL!!!) Eine Zumutung für Anwohner! Nächtlicher Rangschierverkehr - teilweise nicht an Schlaf zu denken!	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30:</p> <p>In den stadtbremischen Häfen sind alle 23 Liegeplätze für Binnenschiffe zwischenzeitlich mit Landstromeinrichtungen ausgestattet. Auch im Rahmen der Umbaumaßnahmen im Kalihafen soll in zwei Versorgungspollern die Landstromversorgung bereits vorbereitet werden. In folgenden Ausbaustufen wird das Thema Landstromversorgung -auch für Seeschiffe- weiter geprüft und verfolgt.</p> <p>Bezüglich der Lärmbelästigung durch TSR Recycling fanden bereits diverse Gespräche statt und es liegen zwei Lärmgutachten mit unterschiedlichen Aussagen vor. Seitens TSR wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen (z. B. der Einsatz neuerer leiserer Maschinen). Durch Änderungen im Betriebsablauf, besonders laute Verladungen weiter entfernt von der Wohnbebauung und nur noch tagsüber stattfinden zu lassen, wurden weitere Lärmreduzierungen erreicht. Zusätzliche Maßnahmen werden geprüft. Durch absehbare Änderungen in der Kundenstruktur der TSR wird es zu weniger Schiffsverladungen kommen, dies wird zu einer weiteren Lärmreduzierung führen.</p> <p>Der Schienenlärm hat mit Einführung der so genannten Flüsterbremse, leisere Bremsgeräusche und kein Aufräuen der Laufräder (Abrollgeräusche), deutlich (8-10 dB, diese Reduktion nimmt das menschliche Ohr als Halbierung des Lärms wahr) abgenommen. Im Bereich der Deutschen Bahn wurden die Umrüstungen Ende 2020 abgeschlossen. Europaweit gelten diese Regelungen ab dem Jahr 2024, dies wird zu weiteren Lärmreduktionen führen. Im Bereich der Hafeneisenbahn wird konkreten Beschwerden aktiv nachgegangen und es wird gemeinsam mit dem Verursacher nach Lösungen zur Lärmreduzierung gesucht.</p> <p>Aufgrund der direkten Nachbarschaft der Wohnbebauung und dem seit über 100-Jahren bestehenden Industriebahnhof (Seehäfen=Industriegebiet, d.h. 24/7 Betriebszeiten und Ausnahme der Seehäfen von der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm) wird es immer zu Emissionen des Hafens bzw. der Hafenbetriebe kommen, welche zu Beschwerden führen können. Die Hafenbetriebe werden von der Gewerbeaufsicht kontrolliert. Da Lärm und Gerüche subjektive Wahrnehmungen sind, können Beschwerden leider auch zukünftig nicht ausgeschlossen werden. Konkreten Hinweisen wird nachgegangen und es werden gemeinsam Lösungsansätze entwickelt.</p>
9	Gröpelingen	Kraftwerk Oslebshausen klappert extrem laut abends um 21.30 Uhr	Am 6. März, abends um 21.30 Uhr konnte man in ganz Oslebshausen ein wahnsinnig lautes Klappern hören. Wahrscheinlich kam es vom Kraftwerk am Hafen.	<p>SWB:</p> <p>swb Erzeugung AG & Co. KG zum Geräuschvorkommnis: Am 06.03.2023 gegen 21:00 Uhr öffnete sich das Sicherheitsventil des Mittelkalorik-Kraftwerks (MKK). Dieser Vorfall verursachte die vorübergehende ungewöhnliche Geräuschbelastung.</p> <p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Konkrete Lärmbeschwerden können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.</p>

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
10	Gröpelingen	Lärm	Extrem lauter Lärm aus dem Industriegebiet MKK (SWB) in Oslebshausen.	Siehe Nr. 9
11	Gröpelingen	Nächtliche Lärmbelastung in Oslebshausen	Am 6.3.2023 war von 21.45 Uhr bis 21.53 Uhr ein solch ein enormer Lärm in Oslebshausen, wie noch nie. Es klang, als wenn ein Hubschrauber über uns landet. Es musste der TV lauter gestellt werden und unser Kind ist davon aufgewacht. Wie kann das erlaubt sein?	Siehe Nr. 9
12	Gröpelingen	Lärm durch verladen von Altmittel in Oslebshausen	Ausgehend von einem Schrottplatz bei den Industriehäfen zieht sich gewaltiger Lärm über ganz Oslebshausen. Nicht durchgehend, aber scheinbar immer dann, wenn das Schiff gerade beladen werden muss. Gerne auch am Wochenende oder mitten in der Nacht. Dabei wird Schrott aus großer Höhe vom Kran fallen gelassen.	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Bezüglich der Lärmbelästigung durch die Recyclingfirma fanden bereits diverse Gespräche statt und es liegen zwei Lärmgutachten mit unterschiedlichen Aussagen vor. Seitens TSR wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen (z. B. der Einsatz neuerer leiserer Maschinen). Durch Änderungen im Betriebsablauf, besonders laute Verladungen weiter entfernt von der Wohnbebauung und nur noch tagsüber stattfinden zu lassen, wurden weitere Lärmreduzierungen erreicht. Zusätzliche Maßnahmen werden geprüft. Durch absehbare Änderungen in der Kundenstruktur der TSR wird es zu weniger Schiffsverladungen kommen, dies wird zu einer weiteren Lärmreduzierung führen.</p> <p>Gewerbeaufsicht: Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.</p>
13	Gröpelingen	Lärmbelästigung	Starke Lärmbelästigung durch A27 im Gebiet Oslebshausen Bauerndobben. Die Lärmschutzwand hört vor dem Sander Center auf. Das anliegende Wohngebiet ist durch die Autobahn und die Abfahrt Oslebshausen stark mit Lärm belastet. Eine bessere Ausschilderung Richtung Gröpelingen ist dringend notwendig. Durch die Errichtung des Toom Baumarktes in der Schragestraße ist mit weiteren Belastungen zu rechnen. Hinzu kommen die Lärmbelästigung der Bahn und des Hafens. Schrottverladung. Je nach Windrichtung sind die Lärmbelästigung enorm.	Siehe Nr. 12

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
14	Gröpelingen	Bahn-Güterverkehr , Hafen , Autobahn	die Züge des Güterverkehrs werden immer schwerer und schneller ,da sie direkt auf dem Damm an unserer Siedlung vorbeifahren , klappern die Rollläden und das Haus vibriert. Besonders störend ist es nachts. Ebenfalls der Hafen : nachts werden rücksichtslos Schiffe be- oder entladen und dabei teils Metallteile aus großer Höhe fallen gelassen. Dank der Schallschutzmauer an der Bahn wird der Lärm auch noch zurückgeworfen. Je nach Windrichtung dürfen wir auch noch der Autobahn nachts lauschen. Schlafen mit offenem Fenster fasst unmöglich -freue mich auf den Sommer bei 30° unterm Dach.	Siehe Nr. 12
15	Gröpelingen	Lärm in Oslebshausen	Guten Tag, seit dem Frühjahr 2022 gibt es einen (wohl neue) Lärmquelle im Bereich Hafen / Stahlwerke. Dieser ist bis zur A27 zu hören. Er ist unregelmäßig, aber oft auch nachts am Wocheneden. Auch über die Weihnachtstage war er deutlich zu vernehmen. Erst dachte wir Anwohner es wäre eine Belüftung bei den Ausgrabungen am alten Russenfriedhof. Aber das klärte sich schnell. Dann dachten wir eine Belüftung o.ä. am der neuen Baustelle A281. Aber auch hier wird alles verneint. Ich habe schon den Beirat und die Stahlwerke angesprochen, aber wir kommen nicht weiter. Der Lärm ist besonders nachts sehr störend und viele Nachbarn in der Gegend Auf den Hunnen / Auf den Heuen etc beklagen Schlafstörungen. Wir alle wären für eine Klärung sehr glücklich.	<p>Gewerbeaufsicht: Es sind keine neuen Lärmquellen in der Umgebung bekannt. Messungen im Bereich des Industriehafens durch Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft Referat 22 zeigten keine Auffälligkeiten. Konkrete Lärmbeschwerden können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 hat 2020/21 und 2023 zwei Lärmmessungen auf dem DIAKO-Krankenhaus und dem Gebäudekomplex Wohlers Eichen durchführen lassen. Die Ergebnisse sind online unter https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungs-laerm-im-land-bremen/laermmessung-industriehafen-806560 einsehbar.</p>
16	Gröpelingen	Lärmbelästigung	Immer wieder kommt zu erhöhter Lärmbelastung im Bereich Oslebshausen An der Finkenau. Als Hauptursache ist hier die Verladung von Almetallen im Hafen zu nennen. Dieser wird unnötigerweise aus großer Höhe abgeworfen anstatt die Teile abzulegen.	Siehe Nr. 12

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
17	Gröpelingen	Lärm Gröpelingen	Hafenlärm, nachts beladen der Schiffe mit Metallschrott laufende Schiffsmotoren Güterzüge Containerverschiebung Autobahn	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 9</p> <p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.</p>
18	Gröpelingen	Dröhnen	auch in der Nacht dröhnt es aus dem Hafengebiet	Siehe Nr. 8

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
19	Gröpelingen	Lärmbelastung im Ortsteil Oslebshausen	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmens des Beteiligungsverfahrens bzgl des Lärmaktionsplanes folgende Hinweise von meiner Seite den Ortsteil Oslebshausen betreffend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wenn Sie sich alle Parameter der aktuellen Lärmkartierung anschauen, scheint Oslebshausen in allen Bereichen einen Spitzenplatz einzunehmen. • Es existiert keine Abstandsregelung zwischen Häfen, Industriegebiet und Wohnbevölkerung. • Im Bereich des Industrie - und Gewerbelärms kommt es immer wieder zu massiven Beschwerden aus der Bevölkerung. Dies betrifft den Umschlaglärm der Firma TSR-Recycling; Schiffsgeneratoren der Seeschiffe im den Industriebahnhöfen, da es hier keine Landstromanschlüsse gibt; nervtötende Signalgeräusche von Transportfahrzeugen in den Häfen; Rangiergeräusche der Hafeneisenbahn. • Im Bereich des Verkehrslärms haben wir besondere Belastungen durch die Hafeneisenbahnstr, die A281 und die A27 sowie die bekannten Strecken und Trassen der Hafeneisenbahn- sowie der Eisenbahn. • ungeachtet der bereits jetzt bestehenden Belastungen existieren Planungen für weitere Ansiedlungen im Ortsteil, die zu weiteren Belastungen führen werden. Hier ist die geplante Bahnwerkstatt mit Abstellanlage zu nennen, die im Bereich der Großwohnanlage Wohlers Eichen zu weiterem Lärm führen wird. Auch die Errichtung einer Abstellanlage auf dem Bahndamm wird zu weiterer Lärmbelastung im Bereich der Strasse an der Finkenau, aber auch darüber hinaus führen. Die spezifische Lärmproblematik von Abstellanlagen ist bundesweit bekannt und wird viel diskutiert (siehe https://www.laermschutz-initiative.de/). 	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 9 Gewerbeaufsicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.</p> <p>Bahnwerkstatt: Die Gewerbeaufsicht wird als für den Gewerbelärm nach der Technischen Anleitung zum Schütz gegen Lärm (TA Lärm) des Vorhabens zuständige Immissionsschutzbehörde im Verfahren beteiligt. Die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach den Regelungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) bzw. TA Lärm ist im Genehmigungsverfahren nachzuweisen.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
			<p>Fortführung</p> <p>Auch die in Bau befindlich Klärschlammverbrennungsanlage wird zu weiterer Geräuschentwicklung und zu weiteren Verkehren führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Zuge der Erneuerung des Kalihafens wird es zu einer Zunahme des Umschlags von Seeschiffen kommen. Es werden in der Folge auch größere Schiffe hier anlegen. Nach Aussage des Häfenressorts ist hier nicht an Landstromanschlüsse gedacht, da diese zu teuer seien. Diese wären aber dringend notwendig, um die Bevölkerung vor weiterer Lärmbelastung zu schützen. • Im Zuge des Ringschlusses der Autobahn (Wesertunnel) ist an eine nationale und Internationale Vermarktung von Industrie und Gewerbeflächen auch in Oslebshausen gedacht (Zukunftsband A281). Wenn diese Ansiedlungspolitik unreguliert passiert, ist eine weitere Belastung der Anwohner:innen mit Lärm sehr wahrscheinlich. Welche Mechanismen möchte man hier nutzen, um hier in diesem Sinne regulierend eingreifen zu können und die Entwicklung nicht dem Spiel der freien Marktkräfte zu überlassen? • Wir benötigen dringend eine "Pufferzone" zwischen Industriebahnhof und Wohnbevölkerung, um hier einen Ausgleich zu schaffen. Leider wird gerade auf der Fläche dieser Pufferzone eine Bahnwerkstatt mit Abstellanlage geplant. Für eine Rückmeldung bin ich immer dankbar. 	
20	Gröpelingen	Schrottplatz Togostrasse	24h Dauergetöse wenn Schiff beladen wird. Schrott der aus großer Höhe geworfen wird.	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30:</p> <p>Siehe Nr. 12</p> <p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
21	Gröpelingen	Nächtlicher Ventilatorenlärm	Nachts, wenn der Straßenlärm abgeflacht ist, hört man aus Richtung Kalihafen ständige Ventilatorengeräusche in der Bexhöveder Str. . Je nach Windrichtung sind diese unterschiedlich laut. Sie stören aber den Schlaf.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 8 Gewerbeaufsicht: Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.
22	Gröpelingen	Schrottverladung Oslebshausen	Die Verladung von Metall im Hafen erzeugt starken Lärm zu allen Tag und Nachtzeiten, 7-Tage die Woche. Dabei ist zu beobachten das die auch abhängig Gabon den Mitarbeitern ist. Um Zeit zu sparen wird das Metall aus großen Höhen fallen gelassen.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 12 Gewerbeaufsicht: Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.
23	Gröpelingen	Oslebshausen - Industrielärm, Strassenlärm	Moin, im Wohngebiet bei uns hört man bis in die Nacht den Rangierverkehr am Industriehafen und das Verladen von Schrott und Schüttgut, teilweise auch fallende grössere Teile, ausserdem die Warngeräusche von Loks und Toren. Ausserdem gibt es regelmäßig Autos und Motorräder, die zwischen Oslebshausen Heerstrasse und Beim Industriehäfen und in den Nebenstrassen in der 30-Zone nochmal richtig Gas geben, meistens abends und am Wochenende. Der installierte Geschwindigkeitsanzeiger (ohne Blitzer) zeigt hier wenig Wirkung, physische Begrenzungen wie Bodenschwelle wären besser.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Bezüglich der Lärmbelästigung durch TSR Recycling fanden bereits diverse Gespräche statt und es liegen zwei Lärmgutachten mit unterschiedlichen Aussagen vor. Seitens TSR wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen (z. B. der Einsatz neuerer leiserer Maschinen). Durch Änderungen im Betriebsablauf, besonders laute Verladungen weiter entfernt von der Wohnbebauung und nur noch tagsüber stattfinden zu lassen, wurden weitere Lärmreduzierungen erreicht. Zusätzliche Maßnahmen werden geprüft. Durch absehbare Änderungen in der Kundenstruktur der TSR wird es zu weniger Schiffsverladungen kommen, dies wird zu einer weiteren Lärmreduzierung führen. Im Bereich der Hafeneisenbahn wird konkreten Beschwerden aktiv nachgegangen und es wird gemeinsam mit dem Verursacher nach Lösungen zur Lärmreduzierung gesucht.
24	Gröpelingen	Weser Petrol und Weser Port	Schiffe legen zum Be- und/oder Entladen an. Da es keinen Anschluss an das Stromnetz gibt, müssen die Schiffe Ihre Maschine laufen lassen. Leider 24/7!	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: In den stadtbremischen Häfen sind alle 23 Liegeplätze für Binnenschiffe zwischenzeitlich mit Landstromeinrichtungen ausgestattet. Auch im Rahmen der Umbaumaßnahmen im Kalihafen soll in zwei Versorgungspollern die Landstromversorgung bereits vorbereitet werden. In folgenden Ausbaustufen wird das Thema Landstromversorgung -auch für Seeschiffe- weiter geprüft und verfolgt.

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
25	Gröpelingen	TSR SCHROTTHANDEL	Leider wird hier nicht nur beim Verladen von Schiffen lärm verursacht. Manchmal wird, mittels Bagger, Metall auf dem Platz sortiert. D. h., Metalle werden mittels Greifer angehoben und auf einem anderen Stapel fallen gelassen.	<p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: Siehe Nr. 12</p> <p>Gewerbeaufsicht: Siehe Antwort von der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft und Gewerbeaufsicht waren mehrfach vor Ort. Seit Optimierung der Abläufe liegt ein deutlich geringeres Beschwerdeaufkommen vor. Aufgrund des Seehafenumschlages sind bei Anwesenheit von Schiffen erhöhte Lärmpegel möglich.</p>
26	Gröpelingen	Diako	Rund um die Uhr laufen Gebläse, die deutlich zu hören sind.	<p>Gewerbeaufsicht: Bisher ist uns keine Beschwerdelage bekannt. Es ist zu klären, ob das Diakonie-Krankenhaus der Emittent (gehen Geräusche vom Krankenhaus aus) oder Immittent (sind hier Geräusche aus der Umgebung zu hören) ist. Konkrete Beschwerden sind mit näheren Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht zu richten.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
27	Hemelingen	Lärm durch Musik.Veranstaltungen (Bässe)	Unregelmäßig aber überwiegend am Wochenende kommt es zu nächtlichen Ruhestörungen durch zu weit aufgedrehte Bässe bei Grothenn's Gasthaus - insbesondere Fr/Sa. Das verhindert das Einschlafen bzw. weckt einem den Schlaf. Durch einen Anruf lässt sich das zwar regeln - aber kann ja nicht sein das man als Nachbar quasi ständig anrufen muss - sowas muss von alleine gehen z.B. durch automatische Sensoren!!! Digitalisierung schreite endlich voran!	<p>Gewerbeaufsicht: Das Gewerbeaufsicht hat auf die Zuständigkeit der Gaststättenaufsicht hingewiesen.</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 50: Für den Betrieb einer Gaststätte gelten die gesetzlich geregelten Ruhezeiten zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr. Auf etwaige Störungsfaktoren wird bereits im Rahmen des Erteilungsverfahrens der Gaststättenkonzession hingewiesen und der Antragsteller (Gastwirt) entsprechend sensibilisiert. Die Thematik Lärm erweist sich regelmäßig als komplex, weil jeder Mensch diesen unterschiedlich wahrnimmt. Geräusche, die die eine Person als zumutbar einschätzt, können von der nächsten Person als unzumutbar empfunden werden. Aus diesen Grund ist es gut, ein bilaterales Gespräch mit den lärmverursachenden Personen zu führen. Oft kann durch Gespräche und die Schilderung der eigenen Sichtweise eine Einigung gefunden werden, die für alle Beteiligten zufriedenstellend ist. Sofern ein freundliches Gespräch keine Abhilfe schaffen sollte, ist es notwendig, die Beschwerdelage durch den Ordnungsdienst oder die Polizei oder durch ein von Ihnen angefertigtes Lärmprotokoll objektiviert wird. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit entsprechender Ordnungswidrigkeitenanzeigen bei der Bußgeldstelle des Ordnungsamtes zu stellen. Außerdem besteht die Möglichkeit gegen die Betriebszeiten der Gaststättenfreisitze bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung Einspruch einzulegen, da die Außenbestuhlung von Gaststätten (verwaltungsdeutsch: Freisitze), der baurechtlichen Genehmigungspflicht unterliegt.</p>
28	Hemelingen	Gelegentlicher Gewerbelärm durch Nachbarn	Gelegentlicher Gewerbelärm durch Nachbarn (z.B. Sonntags durch Laubbläser, oder nach 22 Uhr durch lautens Autotüren knallen von Transportern, sonstige Lärmursachen).	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Kein Thema der Lärmaktionsplanung, es handelt sich um ein allgemeines verhaltensbezogenes Problem. Gemäß § 4 Bremisches Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Störfällen (BremImSchG) dürfen genannte Geräte (z.B. Laubbläser) zwischen 17:00 und 09:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht betrieben werden. Für die Überwachung der Betriebsregelung des § 4 BremImSchG sind die Ortschaftspolizeibehörden zuständig.</p>

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
29	Hemelingen	Hemelingen	Gewerbelärm ab 6 Uhr	Gewerbeaufsicht: Um 6 Uhr beginnt die Tagzeit nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm; der Lärm wird über den gesamten Tag gemittelt. Konkrete Lärmbeschwerden können mit näheren Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
30	Hemelingen	Lärm durch Mercedes-Benz Gelände	Daimler parallel zur Saarstraße macht Tag und Nacht Lärm und erzeugt auch Vibrationen. Nächtlicher Lärm auch durch Aufräumarbeiten.	Gewerbeaufsicht: Zu Mercedes-Benz: Das Unternehmen geht solchen Störungen (teilw. durch Fremdbetriebe) bei Beschwerden kurzfristig und verlässlich nach. Des Weiteren befindet sich dort das genehmigte Presswerk; dort sind keine Abweichungen bekannt. Wir gehen dem nach.
31	Hemelingen	Gewerbelärm	Daimler parallel zur Saarstraße macht Tag und Nacht Lärm und erzeugt auch Vibrationen. Nächtlicher Lärm auch durch Aufräumarbeiten. Auch die Eisenbahnlinie hören wir recht laut, störend vor allen Dingen nachts. Wieviel dB kann ich nicht beurteilen. Beste Grüße	Gewerbeaufsicht: Zu Mercedes-Benz siehe Nr. 30
32	Hemelingen	Industrielärm Olbersstrasse	Nicht nur dass hier Lärmprobleme seitens der Autobahn stark belästigen, auch das Industriegebiet rund um die Europaallee, was immer mehr wächst, erzeugt vor allem Nachts immer wieder metallische Klopff und Knallgeräusche. Wahrscheinlich durch Lagerhallentore oder LKW-Klappen von den Mercedes-Zulieferfirmen. Dieses dumpfe Knallen und Poltern, sowie andauernde metallene Quietschgeräusche holt uns häufig aus dem Schlaf. Speziell morgens ab 4 oder 5 Uhr poltert und klappert es sehr oft. Wenn man dann davon aufgewacht ist und das Fenster geschlossen hat, kommt man kaum noch in den Schlaf, da das schrille Quietschen auch noch durch das geschlossene Fenster dringt.	Gewerbeaufsicht: Die Gewerbeaufsicht kümmert sich darum.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
33	Mitte	Sielwalkreuzung	Die Situation „am Ecke“ – an der Kreuzung Sielwall/Am Dobben/Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor – hat sich seit geraumer Zeit drastisch verändert. Vermutlich waren die COVID-Beschränkungen ursächlich. Während „früher“ die Besucher:innen des Viertels am Ecke kurz verweilten bzw. das Eck als Treffpunkt und Nachschub (Kiosk/Imbiss) fungierte, wirkt es so, als wenn heute das Eck das Ziel darstellt. Beinahe täglich bzw. nächtlich sitzen stundenlang Menschengruppen auf der Straße und beschallen die Nachbarschaft mit clubtauglichen Musikanlagen – gerne die ganze Nacht. Verkehr, Straßenbahnen, Autoposer, Sirenen oder „Nachtlebengeräusche“ sind kein Problem – eine Dauerbeschallung sodass die Wohnung (4. OG) wackelt ist aber eine andere Hausnummer; vor allem Dienstags um 03:30 Uhr o.ä....	<p>Referat 22: Der Lärm von Menschengruppen/Musikanlagen ist kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern ein allgemeines verhaltensbezogenes Problem.</p> <p>Der Senator für Inneres und Sport: An Stellen mit vermehrter Gastronomie, wie im Bereich Sielwall, wird mit mehr Präsenz der Thematik entgegengewirkt. Im Viertel sind Awareness-Teams sowie gemeinsame Fußstreifen der Polizei und des Ordnungsdienstes eingesetzt, so dass auch die Belange der Nachbarschaften berücksichtigt werden und damit eine Reduzierung von Lärm durch eine niedrigschwellige Ansprache der Verursachenden einhergeht. Allgemein werden Bürgerbeschwerden zu Ruhestörungen (auch im nachbarschaftlichen Kontext) aufgenommen und durch Polizei und Ordnungsdienst zeitnah bearbeitet. Hierbei wird insbesondere die öffentliche Benutzung von Bluetooth-Boxen in den Fokus gerückt, sodass bei beharrlichen Verstößen durch Polizei und Ordnungsdienst sogar die Boxen eingezogen werden. In der Task Force Viertel wird dieses Thema ebenso fortwährend betrachtet.</p>
34	Neustadt	Friedhof Buntentor mit lauten Maschinen	Der Friedhof Buntentor ist oft durch benutzte Maschinen sehr laut. Mäher, Laubsauger, Laubsäger und andere laute Geräte werden viele Stunden, im Sommer schon sehr früh eingesetzt. Sehr störend und sehr laut für die dort in der Nähe wohnen.	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 25: Mitarbeitenden des Umweltbetrieb Bremen halten sich an die gesetzlichen Vorgaben, aber ganz ohne Lärm lassen sich die Arbeiter nicht ausführen. Die Beschaffung und der Einsatz von akkubetriebenen Geräte erfolgt sukzessive, die Priorität liegt zunächst auf den Friedhöfen, die einen wesentliche höhere Pflegeaufwand (da größere Flächen) und damit verbunden auch eine höhere Lärmbeeinträchtigung haben.</p>
35	Neustadt	Veranstaltungen in der Paul Feller Straße und Georg Wulf Straße	Veranstaltungsorte mit viel Lärm speziell am Wochenende und in den Abendstunden.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bei Veranstaltungen und Freiluftpartys handelt es sich nicht um Gewerbelärm im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie. Grundlage für Freiluftpartys ist das Freiluftpartygesetz, ein Ortsgesetz über nicht kommerzielle spontane Freiluftpartys. Zuständigkeit für die Anmeldung und Beschwerden ist das Ordnungsamt. In Bremen gibt es seit Februar 2023 einen Austausch Veranstaltungslärm verschiedener Genehmigungsbehörden mit dem Ziel, Beschwerdelagen zu verhindern und vorhandene Beschwerdelagen zu entschärfen. Ordnungsamt: Die genannten Flächen werden nicht für Freiluftpartys auf öffentlichen Flächen nach dem Freiluftpartygesetz genutzt. Ggf. sind hier Veranstaltungen des "Irgendwo" gemeint, welche aber keine Freiluftpartys i.S. des Gesetzes sind, sondern Veranstaltungen auf Privatflächen.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
36	Obervieland	Lärm von Konzerten der kompletten Palette	In den Sommermonaten schallt die Musik aus Hemelingen von der kompletten Palette über die Weser nach Habenhausen. Mehrmals in der Woche. Man muss die Fenster schließen um schlafen zu können.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Genehmigungsbehörde bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 sind keine/kaum Beschwerden bekannt. Der Nachweis zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte erfolgt anhand einer Lärmprognose. Konkrete Beschwerden mit Informationen und Zeitpunkt sind an das Referat Sonderbau bei der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung oder der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 zu richten.
37	Östliche Vorstadt	Brummen - Lärmquelle unbekannt	Tiefes Brummen, das unterschiedlich lang ertönt (10 Sekunden bis 2 Minuten). Es klingt, als ob in der Ferne ein Schiff ablegt oder der Wind in ein großes offenes Rohr bläst. Der Ton scheint aber von unten (Wärmepumpe, Baustelle o.ä.) zu kommen, denn wenn man das Fenster aufmacht, dann ist er nur noch schwach zu hören. Die Straßenbahn ist es nicht. Kategorie ist geraten!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In der Umgebung sind uns keine weiteren Beschwerden bekannt. Ohne konkreten Hinweis auf den/die Verursacher*in sind Maßnahmen seitens der Behörden nicht möglich. Konkrete Beschwerden mit möglichst genauen Zeitangaben zu Dokumentationszwecken sind an die Gewerbeaufsicht oder der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 zu richten.
38	Östliche Vorstadt	Lärm	Lärm im Viertel	Der Senator für Inneres und Sport: An Stellen mit vermehrter Gastronomie, wie im Bereich Sielwall, wird mit mehr Präsenz der Thematik entgegengewirkt. Im Viertel sind Awareness-Teams sowie gemeinsame Fußstreifen der Polizei und des Ordnungsdienstes eingesetzt, so dass auch die Belange der Nachbarschaften berücksichtigt werden und damit eine Reduzierung von Lärm durch eine niedrigschwellige Ansprache der Verursachenden einhergeht. Allgemein werden Bürgerbeschwerden zu Ruhestörungen (auch im nachbarschaftlichen Kontext) aufgenommen und durch Polizei und Ordnungsdienst zeitnah bearbeitet. Hierbei wird insbesondere die öffentliche Benutzung von Bluetooth-Boxen in den Fokus gerückt, sodass bei beharrlichen Verstößen durch Polizei und Ordnungsdienst sogar die Boxen eingezogen werden. In der Task Force Viertel wird dieses Thema ebenso fortwährend betrachtet.
39	Östliche Vorstadt	Gewerbelärm Lüftungsanlagen Gastronomie, zwei Betriebe und Lärm durch Kunden	Durch zwei Gastronomiebetriebe Bei den Drei Pfählen 10 und 12, entsteht rauschender, brummender und vibrierender Lärm, teilweise auch nachts bis nach 23:00 Uhr, durch die betriebenen Lüftungsanlagen. Im Sommer entsteht durch laute Gespräche der Gäste auf der Terrasse Lärm. Teilweise wurden Partys mit DJ veranstaltet bis in den frühen Morgen.	Gewerbeaufsicht: Wir kümmern uns um die Lüftung. Ansonsten wird auf die zuständige Gaststättenaufsicht (Wirtschaft) hingewiesen. Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 50: Hier ist zunächst wieder eine Objektivierung durch Meldung beim Ordnungsdienst oder der Polizei notwendig (siehe Nr. 27). Derzeit sind in diesem Bereich keine Beschwerden bekannt.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
40	Östliche Vorstadt	Störungen im Radio/Lautsprecher	Alle paar Minuten ertönt im Radio oder auch in "aktiven" Lautsprechern ein Ton der dem ehemaligen Signalton für Verkehrsdurchsagen ähnelt. Zu hören im Viertel/Altes Fundamt seit mindestens den 80ern wenn nicht sogar früher.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Möglicherweise werden die beschriebenen Geräusche von einer Privatperson verursacht. Beschwerden sind in dem Fall an die Polizei zu richten.
41	Östliche Vorstadt	Trainingsplatzbearbeitung beim SV Werder Bremen	seit der Übernahme des "neuen" Greenkeeping-Diktors ca. 2017/2018 ist es z.T. für die Anwohner und die Betreiber der Kleingärten in der Pauliner Marsch kaum noch auszuhalten. Ständige, permanente Platzpflege mit extrem lauten Gerätschaften, stundenlanges Rasenmähen mit 6 Leuten, ständiges Laubblasen auf den Plätzen, stundenlanges Auf- und Abfahren mit Vertikutierern stört Nachbarn und Kleingärtner. Die Lebensqualität ist seither absolut eingeschränkt. Paradoxer Weise wissen die Greenkeeper selber, das sie viel zu laut sind. Die Verantwortlichen des Vereins zeigen sich absolut nicht einsichtig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bezüglich der Beschwerdelage haben wir bereits 2022 Kontakt zur SV Werder Bremen GmbH & Co KG aufgenommen und uns vor Ort die auf den Trainingsplätzen zum Einsatz kommenden Maschinen und Geräte vorführen und die Abläufe erklären lassen. Jedes der Geräte hat den jeweiligen gekennzeichneten Schalleistungspegel deutlich unterschritten. An der Wohnbebauung mit Lärmbelastung aufgrund des Straßenverkehrs konnte bei zeitgleichem Einsatz von drei Schiebelaubbläser auf einem der nördlichen Trainingsplätze kein erhöhter Lärmpegel ermittelt werden, die Geräuschmissionen wurden von denen des Straßenverkehrs überdeckt. Während kurzer Zeiten ohne Straßenverkehr, waren die Geräusche der drei Laubbläser nicht als deutlich lauter wahrnehmbar. Gemäß § 4 Bremisches Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und Störfällen (BremImSchG) dürfen Rasenmäher zwischen 19:00 und 07:00 Uhr und Laubbläser zwischen 17:00 und 09:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht betrieben werden. Für die Überwachung der Betriebsregelung des § 4 BremImSchG sind die Ortspolizeibehörden zuständig.
42	Östliche Vorstadt	Tankstelle Osterdeich	nachts Lärm durch rasende Rallyefahrer, die hier Pause machen, nächtliche Belieferung von Benzin/Diesel usw., nächtliche Belieferung von Food, Zeitungen, Getränke. Am Wochenende scheint jeder Motorradfahrer Bremens und Umgebung zwanghaft diese Tankstelle anzufahren, dazu ein Luftdruckprüfgerät, welches wohl schwer zu beherrschen ist und so manche Autofahrer ewig auf das Gerät eindrücken, welches dann einen lauten Piepton von sich gibt (auch gern 3 mal hintereinander), so das bei einer Messung ca. 100 laute Pieptöne erzielt werden.	Gewerbeaufsicht: Das Gewerbeaufsicht kümmert sich um das Luftdruckprüfgerät.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
43	Schwachhausen	Lärmbelästigung durch Gastronomie in Schwachhausen	Nichteinhaltung der Öffnungszeiten, zu laute Lüftung im Wohngebiet, nächtlicher Lärm durch angetrunkene Gäste auf der Terrasse	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 63: Das Restaurant wurde genehmigt und die Nutzung des Vorgartens mit Tischen und Stühlen (Außengastronomie) zugelassen. Verhaltensbezogener Lärm durch betrunkene Gäste kann durch die Baugenehmigung oder das Baurecht nicht geregelt werden. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bezüglich der lauten Lüftung ist das Gewerbeaufsicht zuständig.</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 50: Bezüglich der Gaststätte sind keinerlei Beschwerden bekannt. Verursacher Lärm durch Gäste ist nur insoweit Angelegenheit des Gastwirtes, solange dieser im Geltungsbereich der Gastronomie entsteht (Terasse, Eingangsbereich). Hier hilft zunächst immer ein klärendes Gespräch mit der lärmverursachenden Person (siehe auch Nr. 27).</p>
44	Schwachhausen	Lärmquelle Lüftungsanlage	Sehr geehrte Damen und Herren, in der umfangreichen Wohnanlage Georg-Gröning-Str. (Hausnummern entfernt), im Dreieck Georg-Gröning-Straße, Holleralle und Schwachhauser Heerstraße, befindet sich eine große Tiefgarage. Mehrmals am Tag läuft hier unter großem Getöse eine Lüftungsanlage an, dessen heulendes Geräusch äußerst störend ist, obwohl meine Wohnung weit über 100 Meter entfernt liegt. Ich denke, das Konzept dieser Lüftungsanlage stammt noch aus einer Zeit, in der die Autos kräftig Giftgase emittierten. Dies ist glücklicherweise heute anders. Vielleicht haben Sie die Möglichkeit, den Betreiber der Anlage zu bitten, die Lüftungsanlage umzustellen, bzw. abzustellen. Für Ihre Mühe danke im Voraus, mit freundlichen Grüßen	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 63: Zu einer Tiefgarage in diesem Bereich haben wir keine aktuellen Beschwerden vorliegen. Die Errichtung verkehrsfreier Anlagen gem. § 61 Bremische Landesbauordnung (BremLBO) entbindet nicht von der Verpflichtung zur Einhaltung der Anforderungen, die durch öffentlich-rechtliche Vorschriften an Anlagen und ihren Betrieb gestellt werden, und lassen die bauaufsichtlichen Eingriffsbefugnisse unberührt z. B. von der Anlage ausgehende Gefahren, Immissionen, Störung von Nachbarn etc. Die Verantwortung für die Einhaltung öffentlich-rechtlicher Vorschriften liegt also beim Betreiber.</p>
45	Strom	Windenergie	Es werden keine Lärmwerte für Windenergie angegeben. Hier werden Lärmquellen nicht angegeben, das ist zu verbessern.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Windenergieanlagen müssen im Rahmen der Genehmigung die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachweisen. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind deutlich strenger als die Anforderungen des Lärmaktionsplanes. Insofern ist durch vorhandene Gesetzgebungen sichergestellt, dass durch die Anlagen die Auslöseschwellwerte der Lärmaktionsplanung eingehalten werden. Aufgrund dessen werden sie nicht als gewerbliche Anlagen in der Lärmkartierung dargestellt.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
46	Strom	Gewerbelärm GVZ	Es fehlt die Angabe von Gewerbelärm GVZ	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 64:</p> <p>Das Güterverkehrszentrum ist flächendeckend durch Bebauungspläne überplant. Diese setzen nach Art der zulässigen Nutzung und der Art der im Gebiet zulässigen Betriebe und Anlagen Gewerbegebiete und Industriegebiete fest.</p> <p>Im Rahmen der Genehmigung der Prüfung erfolgte eine Schalltechnische Prognose entsprechend der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die viel detaillierter durchzuführen ist als die Berechnungen der Lärmkartierung. Die Betriebe müssen also im Bestand an der nächsten Wohnbebauung die Werte der TA Lärm einhalten. Eine weitere Einschränkung durch Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung ist rechtlich nicht möglich.</p>
47	Walle	Großmarkt Bremen, LKWs hupen abends/nachts "zum Abschied"	Einige Fahrer scheinen vor der Abfahrt vom Gelände des Großmarkts Bremen den Kollegen zum Abschied zuzuhupen. Die LKW-Hupen gleichen dabei von der Lautstärke eher Schiffshörnern. Dies ist teilweise sehr spät abends (nach 22 Uhr) und teilweise auch in den Morgenstunden zu beobachten/hören. Dies führte bereits mehrfach zu einem vor Schreck adrenalingetränkten Aufwachen.	<p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Das Gewerbeaufsicht kümmert sich um die Beschwerde.</p>
48	Walle	Laute Lüftungsanlagen	Die Lüftungsanlagen von Betriebe in der Überseestadt bzw. auf der Überseeinsel sind in den Abend- und Nachtstunden bei einzusprechenden Windrichtungen bis in die Wohnquartiere in Woltmershausen zu hören. Eine Nachtabschaltung, Kontrolle oder Modernisierung der Anlagen könnte Abhilfe schaffen.	<p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Konkrete Lärmbeschwerden zur Verursacher*in können mit genauen Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.</p>
49	Woltmershausen	Warenanlieferung in den frühen Morgenstunden	In der Dötlinger Str. befinden sich zwei Discounter, welche ihre Waren Mo.-Sa. ab 6:00 Uhr geliefert bekommen. Häufig fahren die LKW schon kurz nach 5:00 Uhr an die Laderampen und warten dort, manchmal beginnt das Entladen der Ware auch schon vor 6:00 Uhr. Dieser Vorgang ist mit starken Lärm verbunden, auch die LKW selbst verursachen mit ihrem Motor und dem Kühlaggregat ein sehr unangenehmes Dröhnen. Somit ist nahezu täglich die Nachtruhe gestört. Solch frühe Lieferzeiten sollten in dicht bewohnten Gebieten nicht zugelassen werden!	<p>Gewerbeaufsicht:</p> <p>Das Gewerbeaufsicht kümmert sich um die Beschwerde.</p>

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
50	Woltmershausen	Piepsen beim Rückwärtsfahren	Zum Thema Verkehr und Gewerbe: Es ist extrem störend, dass Fahrzeuge und Gabelstapler beim Rückwärtsfahren megalaut piepsen. Das soll als Warnsignal dienen, aber es ist völlig überzogen. Z.B.: warum muss ich in meinem Garten, 2 km vom Hafen entfernt, per Gepiepse von rückwärtsfahrenden Gabelstaplern im Hafen gewarnt werden?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die zulässigen Geräusche sind gesetzlich aufgrund des Arbeitsschutzes vorgegeben und können nicht verhindert werden. In Genehmigungsverfahren werden derartige Geräusche in Lärmprognosen berücksichtigt.
51	Neustadt	Kuhhirtenweg	Durch die erhöhte Veranstaltungsdichte im Bereich Kuhhirte, Café Sand, Licht und Luftbad, die Werder Spiele (parkende Autos) und die durchgehend hohe Auslastung des Campingplatzes kommt es in den angrenzenden Gartenvereinen zu teilweise immensen Belastungen.	Gewerbeaufsicht: Das Gewerbeaufsicht verweist auf Zuständigkeit Ordnungsamt/Polizei. Ordnungsamt: Hier handelt es sich um Immissionen ausgehend von Veranstaltungen auf Privatflächen. Möglich ist nur eine einzelfallbezogene Verfolgung durch Ortpolizeibehörde und Polizeivollzugsdienst.
52	Oberneuland	Altglascontainer in kleinen Wohnstraßen	Eine große Lärmquelle stellen dezentral aufgestellte Altglascontainer dar! Aus 3 Gründen: 1. zusätzliches Verkehrsaufkommen durch extra Anfahren mit dem PKW, laufende Motoren während dem Einwerfen. 2. Das Einwerfen selbst stellt eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung dar, je kleiner die Wohnstraße, desto lauter wird es. 3. Das Entleeren der Container in die Entsorgungsfahrzeuge übersteigt mit Sicherheit den zulässigen Schallpegel.	Die Bremer Stadtreinigung: Wir setzen die politische Forderung nach einem dezentralen und wohnortnahem Entsorgungsangebot um. Im Idealfall wird das Glas bei Fahrten, die sowieso entstehen, durch einen kurzen Stopp am Altglascontainer entsorgt. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen wird so auf das Wesentliche reduziert. Durch Auflösung von Containerplätzen kommt es eher zu längeren Fahrten und zusätzlichem Verkehr. Das Entleeren der Container stellt seltene Emissionsspitzen dar, die nur kurz andauern. Bei der Umsetzung wird auf ausreichend Abstand zur Wohnbebauung geachtet. Bei der Neueinrichtung wird sich an der Empfehlung des Umweltbundesamtes von ca. 12 m Abstand zum nächstgelegenen Wohngebäude orientiert. Die Lärmschutzverordnung wird eingehalten. Darüber hinaus werden Container mit der höchsten Lärmschutzklasse eingesetzt, um die Geräuschemissionen zu minimieren. Das Ortsgesetz begrenzt die Einwurfzeiten auf den Zeitraum werktags zwischen 7 und 19 Uhr. Hinweise zu den Einwurfzeiten befinden sich auf den Altglascontainern. Beschwerden sind an die Polizei zu richten.

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
53	Östliche Vorstadt	Gewerbelärm Gastronomie (östliche Vorstadt)	Durch den Umbau einer Küchenabluftanlage eines Restaurant mit Umstellung von Restaurantbetrieb auf einen Lieferservice kommt es in den umliegenden Wohnungen bereits durch die Abzugsanlage zu Lärmbelästigungen. Verstärkt wird dies in den warmen Monaten, wenn zusätzlich die rückseitigen Küchenfenster des Gewerbebetriebes offen stehen und das Klappern mit (metallinen) Kochgeschirr, Spülen und lauten Zurufen der Mitarbeiter sowie Musikbeschallung bis in die späten Abendstunden (23h) ein Schlafen in den umliegenden Wohnungen bei gekippten Fenstern aber auch das Nutzungen von Balkonen einer merklichen Lärmbelästigung durch diesen Küchenbetrieb über den zulässigen Grenzwerten nach TA-Lärm ausgesetzt wird. Abhilfe durch z.T. einfache bauliche Anpassungen werden nicht umgesetzt.	Gewerbeaufsicht: Konkrete Beschwerden zum Gewerbelärm können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
54	Östliche Vorstadt	Lärm durch BHKW oder große Mietshausheizung	Der Schornstein der Heizung dröhnt. Man hört sie tagsüber und nachts bei offenen Fenster. Ebenso sogar bei geschlossenem Fenster. Mit einem ungeeichten Dezibelmesser auf dem Smartphone werden unter dem Schornstein über 65 db gemessen.	Gewerbeaufsicht: Konkrete Beschwerden zum Gewerbelärm können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
55	Östliche Vorstadt	Abgasrohr Mehrparteienhaus dröhnt.	Das Abgasrohr dieses Mehrparteienhauses macht Geräusche, die in der sonst ruhigen Umgebung stören und nicht dem Stand der Technik entsprechen.	Gewerbeaufsicht: Konkrete Beschwerden zum Gewerbelärm können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
56	Schwachhausen	Lärm durch Restaurant Porcospino	https://porcospino.de/ Sowohl während der Öffnungszeiten als auch danach (23.00 Uhr) erheblicher Lärm durch Arbeiten, Anweisungen, Glasentsorgung. Laute Gespräche und teils auch Musik bis in die frühen Morgenstunden mehrfach im Monat. Abluft deutlich zu laut. Es wird auf den Vermieter verwiesen, der sich jedoch nicht meldet. Unser Garten grenzt direkt an den Versorgungsgang, in dem sich der Müll zunehmend stapelt. Deutlich mehr Ratten als zu Zeiten der Vorbetreiber in unserem Garten. Ansprache ist mehrfach erfolgt, wird jedoch ignoriert.	Gewerbeaufsicht: Wir kümmern uns. Bezüglich der Ratten ist die Lebensmittelüberwachung zuständig.

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
57	Burglesum	Zwischen Gleisen und Autobahn	Im Wohngebiet Burg-Gramke gibt es vielfältige Lärmquellen. U.a. durch einen fehlenden Lärmschutz an der Lesumbrücke ist der Verkehr auf der A27 deutlich hörbar. Dazu kommt auf der anderen Seite der Güterverkehr auf der Bahnstrecke und der Autoverkehr auf der Grambker Heerstraße. Und der Lärm vom Stahlwerk ist an manchen Tagen und Nächten auch deutlich hörbar. Es ist eigentlich nie ruhig.	Gewerbeaufsicht: Zu Arcelor Schallemissionen siehe Nr. 6
58	Gröpelingen	Oslebshausen	Nächtliches dauerbrummen aus dem Hafen kommend. Selbst bei geschlossenen Fenstern Schlafraubend. Im Sommer kommen wieder die Poser dazu, die mit ihren getunten Autos die Oslebshausener Heerstraße als Rennstrecke benutzen.	Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Referat 30: In den stadtbremischen Häfen sind alle 23 Liegeplätze für Binnenschiffe zwischenzeitlich mit Landstromeinrichtungen ausgestattet. Auch im Rahmen der Umbaumaßnahmen im Kalihafen soll in zwei Versorgungspollern die Landstromversorgung bereits vorbereitet werden. In folgenden Ausbaustufen wird das Thema Landstromversorgung -auch für Seeschiffe- weiter geprüft und verfolgt.
59	Hemelingen	Hemelingen	Fluglärm Autobahnlärm Eisenbahnlärm Gewerbelärm	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen
60	Hemelingen	A1, Zubringer, Fluglärm Hemelingen Heumarschstr.	Im Bereich von Hemelingen (Autobahnzubringer und A1 sowie Bockmeyer - Heumarschstr.) habe ich das Gefühl, dass man den Lärm nicht wahrnimmt von Seiten der Politik. Es wird immer nur über Lärmschutzwände in Arbergen oder der Straße Am Saal gesprochen. Aber der Lärm der Autobahn A1 und des Zubringers zur Autobahn ist extrem laut. Man kann nachts kein Fenster öffnen und tagsüber ist es laut, wenn man im Garten sitzt. Nichts mit Erholung. Vor 20 Jahren wurden schon Lärmschutzwände versprochen, aber nix ist passiert. Stattdessen wurde die Autobahn immer weiter ausgebaut, auch wegen des Gewerbegebietes. Zusätzlicher heftiger Lärm kommt von der Firma Bockmeyer nachts und am Tage. Und zu guter Letzt ist ein starker Fluglärm zu verzeichnen, auch wenn die Karte es nicht aussagt. Über meinem Reihenhaus drehen die Flieger meistens ab. Als ich hier herzog, ist nicht ein Flugzeug über meinem Grundstück geflogen. Über mal eine positive Rückmeldung und auf Änderung hoffend bzgl. Lärmschutzwand etc. würde ich mich sehr freuen. Ich hoffe, Sie berücksichtigen meinen Beitrag. Vielen Dank und viele Grüße	Die Senatorin für Bau Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 61: Laut Aktenlage ist uns nichts zu einer Lärmbelästigung seitens der Firma Bockmeyer bekannt. Von heftigem Lärm, insbesondere Nachts kann aber aus Erfahrungswerten nicht bei einem Bauunternehmen ausgegangen werden, möglicherweise kann dies durch die Autobahnmeisterei (teilweise 24 Stunden Betrieb) genau auf der gegenüberliegenden Straßenseite hervorgerufen werden. Wir können leider nur auf das Ordnungsamt verweisen.

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
61	Hemelingen	Lärm Hemelingen	Daimler parallel zur Saarstraße macht Tag und Nacht Lärm und erzeugt auch Vibrationen. Nächtlicher Lärm auch durch Aufräumarbeiten. Auch die Eisenbahnlinie hören wir recht laut, störend vor allen Dingen nachts. Wieviel dB kann ich nicht beurteilen.	Gewerbeaufsicht: Zu Mercedes-Benz siehe Nr. 30
62	Neustadt	Neuenländer Str/Georg-Wild-Straße	LkW/Auto-Lärm. Neuerdings auch eine Pumpe wegen der Abwasserkanalsanierung.	Gewerbeaufsicht: Die Gewerbeaufsicht setzt sich bzgl. des Baustellenlärms mit den Bauherr*innen in Verbindung.
63	Osterholz	Raser und nächtliches Hupen	Die ganze Strecke von der Vahr bis Tenever (Ludwig-Roselius-Allee, Züricher Straße) bietet sich perfekt zum Rasen an und wird auch dazu genutzt. Es ist eine lange, breite Straße auf der endlich was passieren muss. Dort gab es bereits einige Unfälle, auch tödliche, weil nachts so sehr gerast wird. In Höhe Klinikum Ost befindet sich eine Shisha Bar, daran wird nachts dann hupend vorbeigerast. Dieser Zustand ist gerade in den Sommermonaten sehr belastend, zusätzlich macht diese Bar dort, mitten im Wohngebiet, einen unfassbaren lärm. Das Ganze geht nun schon seit einigen Jahren so, es wäre schön, wenn wenigstens gegen das Rasen und Hupen endlich etwas unternommen wird.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Zum Lärm in der Shisha-Bar: Beschwerden sind an das Ordnungsamt zu richten.
64	Veogesack	Hohe Lärmbelastung	In der Bruno-Bürgel-Str. herrscht durch sehr hohes Verkehrsaufkommen - insbesondere durch LKW - sowie hoher Geschwindigkeit eine große Lärmbelastung. Hier könnte ein entsprechender Straßenbelag sowie Geschwindigkeitsbegrenzung Linderung verschaffen. Ebenso durch die ansässige KFZ-Werkstatt, die in einem Wohngebiet untergebracht ist und bis spät in den Abend und auch sonntags arbeitet.	Gewerbeaufsicht: Bezüglich der Autowerkstatt zuständig.
65	Walle	Großmarkt Bremen, auch nachts laut beschleunigende LKWs	LKWs, welche das Gelände des Großmarkts verlassen, fahren die Gänge beim Beschleunigen extrem aus, so dass die ohnehin lauten Motoren zusätzlichen Lärm verursachen. Dies ist insbesondere auch bereits ab 4 Uhr nachts zu beobachten/hören. Nicht jeder LKW-Fahrer verhält sich so, jedoch zumindest so viele, dass es negativ auffällt.	Gewerbeaufsicht: Das Gewerbeaufsicht kümmert sich um die Beschwerde.

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
66	Walle	Hansestr./Walle Verkehrslärm, Signaltöne, Gerät mit Verbrennungsmotor	1.) PKW/LKW Lärm in der Hansestr./Walle 2.) sehr laute Signaltöne bei Rückwärtsfahrten von LKW (z.B. Müllabfuhr, Anlieferungsverkehr 3.) Einsatz von sehr lauten Geräten mit Verbrennungsmotor (Laubsauger-/ Gebläse, Motorkettensäge etc.) 4.) sehr laute Signaltöne bei Rettungsfahrzen (z. B. Polizei, Feuerwehr und Notarztwagen)	Gewerbeaufsicht: Verweist an das Ordnungsamt Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Zu Nr. 2: Signaltöne dienen dem Unfallschutz Zu Nr. 3: Kein Thema der Lärmaktionsplanung, sondern allgemeines verhaltensbezogenes Problem. Nach § 4 Bremisches Immissionschutzgesetz (BremImSchG) dürfen Freischneider, tragbare Motorkettensägen, Grastrimmer/Graskantenschneider (mit Verbrennungsmotor), Laubbläser und Laubsammler an Werktagen nicht zwischen 17:00 und 09:00 Uhr nicht betrieben werden. Zu Nr. 4: Belästigungen durch die Martinshörner der Polizei, der Feuerwehr, des Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes sind hinnehmbar.
67	Woltmershausen	Lärmschutz für Woltmershausen	Ich wohne seit 1980 im Stadtteil Woltmershausen, Im Langen Brink. Einst umgeben von Kleingärten und vielen alten Bäumen, die den diversen Bauvorhaben weichen mussten. Seit dem stetigen Ausbau und Erweiterung vom GVZ, Hafen und der BAB 281, ist es mit der idyllischen Natur und Ruhe vorbei. Dem gemütlichen Stadtteil, nahe Zentrum, wurde die Lebensqualität genommen und es ist sehr laut geworden. Aus diesem Grund fordere ich verbesserten Lärmschutz für Woltmershausen!	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 64: Das Gewerbebauzentrum ist flächendeckend durch Bebauungspläne überplant. Diese setzen nach Art der zulässigen Nutzung und der Art der im Gebiet zulässigen Betriebe und Anlagen Gewerbegebiete und Industriegebiete fest. Im Rahmen der Genehmigung der Prüfung erfolgte eine Schalltechnische Prognose entsprechend der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die viel detaillierter durchzuführen ist als die Berechnungen der Lärmkartierung. Die Betriebe müssen also im Bestand an der nächsten Wohnbebauung die Werte der TA Lärm einhalten. Eine weitere Einschränkung durch Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung ist rechtlich nicht möglich.
68	Woltmershausen	Extreme Lärmbelastung Rablinghauser Landstraße	Verkehrslärm durch sehr hohes Verkehrsaufkommen zum Lankenauer Höft/Weseruferpark. Zusätzliche Lärmbelastung durch den Neustädter Hafen und die A281.	Gewerbeaufsicht: Konkrete Beschwerden zum Gewerbelärm können mit Informationen und Zeitangaben an die Gewerbeaufsicht Bremen gerichtet werden.
69	Hemelingen	Hemelingen (Anlage Forderungen zur Lärmaktionsplanung 23.11.2020 zum Beschluss)	Gewerbelärm: • 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: 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.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Gewerbelärm wird bereits heute in Bauleitplanverfahren und in Baugenehmigungsverfahren seitens der Gewerbeaufsicht als auch von Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft betrachtet. Im Rahmen der Genehmigung von Betrieben ist auch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachzuweisen. Hinweise auf Abweichungen vom genehmigten Betrieb oder Störungen sind mit konkreten Angaben an die zuständige Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zu richten. Die neuen Ziele aus dem Koalitionsvertrag 2023 in Bezug auf Lärm sind Teil der Diskussionen zu zukünftigen Planungen. Ob sich daraus konkrete Maßnahmen ergeben ist im Rahmen der Legislaturperiode zu prüfen.

Anlage 5.7: Industrie, Gewerbe, Häfen Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Beitragstitel	Beitragstext	Anmerkung
70	Strom	Strom	Der zusätzliche gewerbliche Lärm aus dem naheliegenden GVZ ist in der Lärmkartierung gar nicht erfasst. Liegen für das GVZ keine Lärmdaten vor?	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 64:</p> <p>Das Gewerbebauzentrum ist flächendeckend durch Bebauungspläne überplant. Diese setzen nach Art der zulässigen Nutzung und der Art der im Gebiet zulässigen Betriebe und Anlagen Gewerbegebiete und Industriegebiete fest.</p> <p>Im Rahmen der Genehmigung der Prüfung erfolgte eine Schalltechnische Prognose entsprechend der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), die viel detaillierter durchzuführen ist als die Berechnungen der Lärmkartierung. Die Betriebe müssen also im Bestand an der nächsten Wohnbebauung die Werte der TA Lärm einhalten. Eine weitere Einschränkung durch Lärmkartierung oder Lärmaktionsplanung ist rechtlich nicht möglich.</p>

Anlage 5.8: Ruhige Gebiete Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Titel	Beitragstext	Anmerkungen
1	Neustadt	schön ruhig	Obwohl es im Niedersachsendamm durch die zahlreichen Polizeiautos mit Martinshorn relativ laut werden kann, ist hier kaum etwas davon zu hören. Auch der Lärm der Straßenbahn wird durch den Huckelrieder Park gut abgeschirmt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Der Huckelrieder Park wurde bereits im Lärmaktionsplan 2014 als Ruhiges Gebiet (Stadtoase) festgelegt.
2	Östliche Vorstadt	andere Lärmquellen	Verkehr, Industrie und Gewerbe sind nicht die einzigen Lärmquellen, die Menschen krank machen. Es ist schade, dass bei der Lärmbewertung ideologische Kriterien dominieren. Die menschlichen Lärmemissionen haben in den letzten Jahrzehnten rapide zugenommen, unterstützt von der Politik, die Rücksichtslosigkeiten gerne akzeptiert und Bitten um Rücksicht als spießig diffamiert. Beispiele: Naherholung in Ruhe in den grünen Inseln der Stadt unmöglich. Jeder hat die Freiheit, die Mitmenschen mit Musik über Lautsprecher zu beschallen, Ball zu spielen, im Ruderboot zu schreien oder zu trommeln, damit die Ruderer im Takt rudern etc. Hinzu kommen Handytelefonate über Lautsprecher in der Öffentlichkeit, lautstarke Kommunikation im ÖPNV, gesetzliche Wegdefinition von Lärmemissionen durch Kinder (ja, Kinder müssen sich bewegen können, aber das ändert nichts daran, dass auch ihr Lärm andere krank machen kann, es bleibt Lärm, auch wenn Gesetze wie Bauvorschriften das per definitionem negieren).	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm ist kein Thema der Lärmaktionsplanung.
3	Neustadt	Kuhhirtenweg Stadtwerder	Durch den immens gestiegenen Wohnmobilverkehr und der vielen Veranstaltungen auf dem Stadtwerder ist die Lärmbelastung auf der einzigen Zufahrtstraße zum Wohnmobilstellplatz, den Gastronomien und Sportvereinen sowie sämtlichen Kleingärten und dem Lidice-Haus in der Woche und am Wochenende sehr hoch. Die Kleingärten, die direkt oder in 2. Reihe an die Straße Kuhhirtenweg anschließen sind dadurch sehr belastet. Außerdem wird der Schall auf der Seite des Kleingartenvereins Zum Franziusweg e. V. durch den Wall ander Juliushöhe zurückgeworfen, sodass an einer Erholung in dem Kleingartengebiet ganz oft nicht zu denken ist. Die Zufahrt und Parkplatzsituation bei Werder-Heimspielen spielt hier tatsächlich eine untergeordnete Rolle. Gruß (Name entfernt), Mitglied KGV Am Franziusweg e. V.	Ordnungsamt zum Veranstaltungslärm: Es handelt sich um Immissionen ausgehend von Veranstaltungen auf Privatflächen. Möglich ist nur eine einzelfallbezogene Verfolgung durch Ortspolizeibehörde und Polizeivollzugsdienst. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Das Kleingartengebiet Am Franziusweg gehört bereits seit 2014 zum Ruhigen Gebiet der Kategorie Ruhige Stadträume (Nr. 20 Stadtwerder und Werdersee).

Anlage 5.8: Ruhige Gebiete Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Titel	Beitragstext	Anmerkungen
4	Neustadt	Kuhhirtenweg	Durch die erhöhte Veranstaltungsdichte im Bereich Kuhhirte, Café Sand, Licht und Luftbad, die Werder Spiele (parkende Autos) und die durchgehend hohe Auslastung des Campingplatzes kommt es in den angrenzenden Gartenvereinen zu teilweise immensen Belastungen.	Ordnungsamt zum Veranstaltungslärm: Es handelt sich um Immissionen ausgehend von Veranstaltungen auf Privatflächen. Möglich ist nur eine einzelfallbezogene Verfolgung durch Ortspolizeibehörde und Polizeivollzugsdienst. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag wurde zur Kenntnis genommen. Die angrenzenden Kleingartenvereine gehören seit 2014 zum Ruhigen Gebiet der Kategorie Ruhige Stadträume (Nr. 20 Stadtwerder und Werdersee).
5	Horn-Lehe	Unnötiger Lärm vom Gymnasium Horn	Dass Kinder sich mal austoben können müssen, steht außer Frage. Ob allerdings diese täglichen Kreisch-Wettbewerbe mitten im Wohngebiet dazugehören, ist fraglich. Und der Musikunterricht mit der beeindruckend leistungsstarken Verstärkeranlage möge bitte wieder in den Innenräumen stattfinden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Geräusche, die von Kindern verursacht werden wie Spielgeräusche, Schreien, Lachen, lautes Reden sind als Kinderlärm hinzunehmen. Bezüglich der Verstärkeranlage wäre die Schule direkt zu kontaktieren bzw. die Senatorin für Kinder und Bildung.
6	Horn-Lehe	Autobahnlärm im Rhododendronpark	Parks haben sich gerade in der Pandemie als systemrelevant erwiesen. Naschgewiesen ist auch, dass Erholungsasen in der Stadt zur psychischen Gesundheit. Gerade deshalb ist es unabdingbar, dass die Erholungssuchenden hier ausreichen Ruhe finden. Diese Ruhe ist im östlichen Teil des Rhododendronparks durch en Lärm der Autobahn nicht gegeben. Der vorhandene Wall entlang der Autobahn ist auf keinen Fall ausreichend.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Rhododendronpark wurde bereits im Lärmaktionsplan 2014 als Ruhiges Gebiet (Stadtoase) festgelegt. Die Autobahn A27 ist nur im südlichen Teil des Rhododendronparks von einer Lärmschutzwand umgeben. Lärmschutzwände an Autobahnen werden nach der 16. BImSchV beim Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Autobahnabschnitts zum Schutz der Anwohner:innen errichtet. Gleiches gilt für die freiwillige Lärmsanierung des Bundes an bestehenden Autobahnen. Schutzanspruch haben in beiden Fällen nur Daueraufenthaltsräume von Wohnhäusern und Betrieben. Ein freies Parkgelände, wie es im Bereich ohne Lärmschutzwand vorhanden ist, fällt nicht darunter. Es ist daher seitens der Autobahngesellschaft mit keiner Erweiterung der Lärmschutzwand zum Schutz des Parks zu rechnen. Die Möglichkeit der Realisierung einer Lärmschutzwand ist daher nur auf den Flächen des Rhododendronparks vorstellbar. Zuständig wäre in dem Fall die Stiftung Bremer Rhododendronpark. Der Wunsch des Baus müsste im Rahmen einer Stiftungsversammlung vorgetragen werden. Die Stadtgemeinde ist zwar Teilhaberin der Stiftung, kann aber aufgrund der angespannten Haushaltslage über die bestehende Förderung des Parks hinaus voraussichtlich keinen Beitrag leisten.
7	Horn-Lehe	Lärmschutz im Rhododendronpark	Wie in jedem Jahr -zur Rhodopark-Blüte- kommen auch in diesem Jahr wieder viele Besucher in den Park. Dabei ist es ein großes Ärgernis, dass bis heute im vorderen Teil des Parks kein Lärmschutz zur nahen Autobahn vorhanden ist! Auch im Hinblick auf die Gesundheit der Menschen muß hier dringend nachgebessert werden.	Siehe Nr. 6

Anlage 5.8: Ruhige Gebiete Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Titel	Beitragstext	Anmerkungen
8	Horn-Lehe	Lärm im Naherholungsgebiet Rhododendropark	Der Lärm durch die A27 im Rhododendron-Park und auch in den angrenzenden Wohngebieten ist in den letzten 20 Jahren zunehmend und unerträglich geworden. Auch die Marcusallee wird durch neue große Wohngebiete in Oberneuland zunehmend befahren, leider hat man bei der letzten Asphaltierung Anfang der 2000er auf der Marcusallee deutlich gröberen und damit lauterem Belag gewählt, was die Lärmbelastung zusätzlich steigert. Bauherren in der Nähe der A27 werden dazu gezwungen Lärmschutzglas auf den Balkonen anzubringen.... Warum wird nicht seitens der Regierung alles dafür getan die Lärmemission zu senken?!? Schallschutz innerhalb von Wohngebieten an Autobahnen durch: Flüsterasphalt, effektive Schallschutzwände, Temporeduktion. Flüsterasphalt aber gerne auch auf viel befahrenen innerstädtischen Straßen.	Siehe Nr. 6
9	Oberneuland	Lärmschutz Rhododendron Park Bremen	Bei der derzeitigen Politik in Bremen habe ich keine Hoffnung, daß ein Einwand lohnt.	Siehe Nr. 6
10	Horn-Lehe	Autobahnlärm A27 Rhododendronpark	Der Rhodopark grenzt unmittelbar an die A27. Es gibt keinerlei Dämmung des Autolärms. Dadurch wird die Funktion des Parks als Ort der Erholung und Entspannung massiv beeinträchtigt. Eine Lärmschutzwand würde hier deutliche Abhilfe schaffen.	Siehe Nr. 6
11	Horn-Lehe	A 27 im Bereich Horn Lehe	Die Lärmschutzwand endet auf der südlichen Seite der Autobahn an der Eisenbahnbrücke im Bereich der Strassen Schorf / Luisental und müsste dringend verlängert werden, um die Sportler des HC Horn und des TV Eiche Horn,so wie die Besucher der Rhododendronparks aus aller Welt vor dem unerträglichem Lärms der Autobahn zu schützen. Zusätzlich wäre die Reduzierung des Tempos auf 100 km/h auf der Autobahn anzustreben.	Siehe Nr. 6
12	Schwachhausen	Geringer Straßenlärm Wätjenstraße	Geringe Geräuschbelastung durch Straßenverkehr. Zu den Stoßzeiten mehr, nachts überwiegend ruhig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Beitrag zur gewählten Kategorie Ruhige Gebiete, der sich auf die Straßenlärmsituation bezieht, wurde zur Kenntnis genommen. Im Osten befindet sich seit 20214 der Ruhige Stadtraum Friedhof Riensberg Süd sowie die Stadtoase Friedhof Riensberg Nord.

Anlage 5.8: Ruhige Gebiete Erste Öffentlichkeitsbeteiligung LAP

Nr.	Stadtteil	Titel	Beitragstext	Anmerkungen
13	Gröpel- ingen	Regelmäßig Feuerwerk	In Oslebshausen (irgendwo Sander-Center/SGO) wird alle paar Wochen Feuerwerk gezündet. Ob diese genehmigt sind, k.A. In jedem Fall stellen diese eine massive Lärmbelästigung mitten in der Nacht dar und z.T. sind Böller dabei, die bei uns die Wände wackeln lassen.	Der Senator für Inneres und Sport: Bezüglich privater Feuerwerke ist festzuhalten, dass diese von der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz/der Gewerbeaufsicht erlaubt werden. Dort haben wir keine Einblicke in die Genehmigungspraxis. Wir sind hier im Austausch, aber noch ohne Ergebnis.
14	Gröpel- ingen	Bolzplatz Leuthener Straße Gröpelingen	Der Bolzplatz ist Treffpunkt von Teenagern die bis in die Nacht für ordentlich Lärm sorgen	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Verhaltensbezogener Lärm ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Beschwerden sind an die Ortschaftspolizeibehörde oder die zuständige Bauordnung zu richten.
15	Vahr	keine Feuerwerke mehr !!!	Heute (31. März 2023) ab ca 21.45 Uhr gab es lauten Krach durch ein Feuerwerk, wohlgemerkt, ich wohne in der Gartenstadt Vahr. Wie ich durch die Polizei erfahren habe, kam der Krach vom der sog. "ÖVB-Arena", ehemals Stadthalle. Ich selbst finde ja ein Feuerwerk ganz nett. Nur weiß ich, wie schnell die Tierwelt sich gestört fühlt. Selbst wenn man nur einmal mit der Taschenlampe nach draußen geht, schreckt das schon Vögel auf. Wir haben jetzt Brut- und Setzzeit, ein Grund mehr auf unbedingte Störungsfreiheit zu achten. Was bitte bringt dieses Feuerwerk ? Irgendjemand wird wieder einmal davon profitieren, auf Kosten anderer und der Tierwelt. Also, Schluss damit Nada, Niente !!!	Der Senator für Inneres und Sport: Bezüglich privater Feuerwerke ist festzuhalten, dass diese von der Senatorin für Gesundheit, Frauen und Verbraucherschutz/der Gewerbeaufsicht erlaubt werden. Dort haben wir keine Einblicke in die Genehmigungspraxis. Wir sind hier im Austausch, aber noch ohne Ergebnis.

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung

Phase 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 (4. Stufe der Lärmaktionsplanung) vom 15. April bis 13. Mai 2024



Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024

Hier können Sie teilnehmen! Der Verfahrensablauf ist auf dieser Startseite beschrieben.

[Zum Entwurf](#)

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2024 Phase 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplans (4. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Inhalt

- 1. Hintergrund.....2
- 2. Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.....2
- 3. Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.....3
 - 3.1. Ergebnisse der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern.....3
 - 3.2. Ergebnisse der Beteiligung von Stadtteilbeiräten.....5
- 4. Anpassungen im Entwurf.....6
- 5. Ausblick.....6
- Anlagen.....7

1. Hintergrund

Auf der Grundlage der in 2022 nach neuen einheitlichen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm erstellten Lärmkarten wird 2024 ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Aufgrund neuer Berechnungsvorschriften ist die Vergleichbarkeit der Lärmkarten 2022 mit vorherigen Lärmkartierungen leider nur sehr eingeschränkt möglich. Nähere Informationen enthält der Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen vom 16. Dezember 2022 unter umwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/01_22_12_16_Bericht_zur_L%C3%A4rmkartierung_2022.pdf.

Die neuen Lärmkarten 2022 zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) und Fluglärm sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht unter geoportal.bremen.de/geoportal/.

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen durch die bremischen Behörden ist die Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Stadtteilbeiräten ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Für die Stadtgemeinde Bremen wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit in zwei Phasen durchgeführt.

2. Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe der Stadtgemeinde Bremen erfolgte nach Veröffentlichung der Lärmkarten 2022 im März 2023 mit dem Ziel, Lärmhotspots in der Stadt zu identifizieren.

Alle Bremerinnen und Bremer waren dazu aufgerufen, sich vom 1. bis 31. März 2023 zu beteiligen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand überwiegend über die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS, das digitale Partizipationssystem der Stadt Bremen, statt. Über die Homepage lap.beteiligung.bremen.de konnten im März 2023 Hinweise und Vorschläge zu den Lärmquellen Straße, Straßenbahn, Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) sowie zu ruhigen Gebieten eingereicht werden.

Neben der Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS konnten die Bürgerinnen und Bürger auch schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen.

Alle Ortsamtsleitungen und Beiräte wurden zudem bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2023 eingeladen, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Insgesamt sind während der ersten Beteiligungsphase über das digitale Partizipationssystem DIPAS 469 Beiträge und 173 Kommentare zu den verschiedenen Umgebungslärmarten eingegangen. Die meisten Beiträge bezogen sich mit 65,4 % auf den Straßenverkehrslärm.

Zudem wurden von den folgenden acht Stadtteilbeiräten Stellungnahmen eingebracht: Burglesum, Findorff, Hemelingen, Obervieland, Osterholz, Strom, Walle und Woltmershausen.

Detaillierte Angaben sind dem Bericht zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung als Anhang A, Anlage 1 zum Entwurf des Lärmaktionsplans auf unserer Homepage <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080> zu entnehmen.

3. Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 11.04.2024 wurde der Entwurf zur Neuaufstellung des Lärmaktionsplans 2024 von der städtischen Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft zur Kenntnis genommen. Parallel lief im Umlaufverfahren die Kenntnisnahme der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung.

Vom 15. April bis 13. Mai 2024 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Kommentare zum Entwurf des Lärmaktionsplans einzureichen. Da sich bereits während der ersten Mitwirkungsphase im März 2023 das digitale Beteiligungssystem DIPAS der Stadtgemeinde Bremen bewährt hat, kam auch für die zweite Beteiligungsphase das elektronische Teilnahmeverfahren zur Anwendung. Die Nutzung von DIPAS bietet den Vorteil, in einem transparenten Verfahren mit geringem Ressourcenaufwand viele Bürgerinnen und Bürger einzubinden. Die Homepage <https://lap2.beteiligung.bremen.de/#/> war so aufgebaut, dass über alle relevanten Daten informiert wurde und Bürgerinnen und Bürger jeweils alle einzelnen Kapitel des Entwurfs des Lärmaktionsplans kommentieren konnten. Insgesamt war dies zu 14 Kapiteln möglich.

In einem Schreiben vom 04.04.2024 wurden die Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder zur zweiten Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans eingeladen. Zusätzlich erhielten alle Vertreterinnen, Vertreter und Mitglieder der Beiräte die Möglichkeit, sich in einer Online-Informationsveranstaltung am 17.04.2024 über das Vorgehen und Inhalte des Entwurfs zu informieren.

Von der zuständigen Pressestelle der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft wurde frühzeitig eine Pressemitteilung an den Presseverteiler versendet, um Bremerinnen und Bremer über die Beteiligungsmöglichkeit zu informieren. Die Pressestelle des Senats informierte am 12.04.2024 über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans. Der Bitte um Veröffentlichung der Pressestelle kam die Wochenzeitung DAS BLV am 14.04.2024 nach (siehe Anlage 2). Am 24.04.2024, dem Tag gegen Lärm, organisiert von der Deutschen Gesellschaft für Akustik, wurde in der Fernsehsendung „buten und binnen“ von Radio Bremen auch über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan informiert. Im Nachgang der Sendung gab es einige Hinweise auf konkrete Beschwerdesituationen, die teilweise außerhalb des Lärmaktionsplanes bearbeitet wurden.

3.1. Ergebnisse der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Insgesamt sind über die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS 53 Kommentare zu insgesamt 10 der 14 Kapitel des Entwurfs des Lärmaktionsplans eingegangen. Die Anzahl der Kommentare zu den einzelnen Kapiteln wird in Tabelle 1 sowie in Abbildung 1 dargestellt.

Tabelle 1: Anzahl der Kommentare zu den Kapiteln im Entwurf des Lärmaktionsplans

Kapitel Nummer	Kapitel Titel	Anzahl Kommentare
1	Einleitung	3
3	Ergebnisse der Lärmkartierung	2
4	Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung	1
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit	1
6	Straßenverkehr	11
7	Schienerverkehr	10
8	Luftverkehr	1
9	Industrie, Gewerbe, Häfen	19
10	Ruhige Gebiete	1
12	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	4
		53 Gesamt

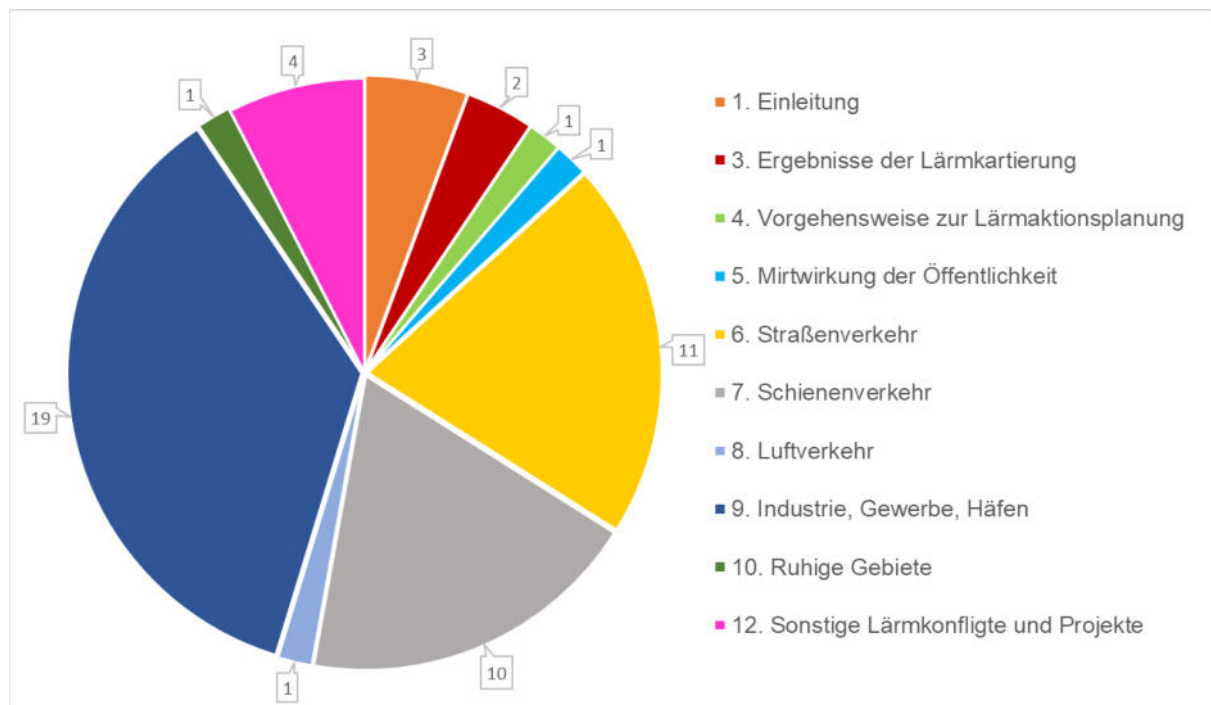


Abbildung 1: Anzahl der Kommentare zu den Kapiteln im Entwurf des Lärmaktionsplans

Die einzelnen Eingaben sind unter <https://lap2.beteiligung.bremen.de/#/> und der Anlage nachlesbar. Zudem sind drei E-Mails von Bürgerinnen und Bürgern mit konkreten Hinweisen per E-Mail eingegangen. Von diesen drei Eingaben bezogen sich zwei auf den Straßenverkehr. Ein Beitrag wurde ergänzend zu den bereits in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eingereichten Beiträgen zur Straßenverkehrslärmsituation der Stromer Landstraße eingereicht. Der zweite Beitrag zum Straßenverkehr beinhaltet verschiedene Vorschläge, um die Belastungen der Lärmemission zu verringern wie z.B. Flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts und Tempo 120 auf Autobahnen und der Ausbau von Radwegen. Die dritte E-Mail bezieht sich auf die Lärmbelastung in Oslebshausen aufgrund von Industriegebieten und Häfen.

In Anlage 4 sind die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan unterteilt in Anlage 4.1 „Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern“ und 4.2 „Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen“ dargestellt. Beide Anlagen enthalten zusätzlich die Rückmeldungen der zuständigen Behörden. Anlage 4.1 enthält in Tabellenform alle 56 textlichen Eingaben sowie Anmerkungen.

Etwa dreiviertel aller Eingaben bezogen sich auf die Kapitel der einzelnen Lärmquellen „Industrie, Gewerbe, Häfen“ (20, davon 19 über DIPAS und eine per E-Mail), „Straßenverkehr“ (13, davon 11 über DIPAS und zwei per E-Mail) und „Schienenverkehr“ (10 über DIPAS).

Industrie, Gewerbe, Häfen

Die Eingaben zum Kapitel 9 „Industrie, Gewerbe, Häfen“ bezogen sich teils auf das Planfeststellungsverfahren für die Bahnwerkstatt in Oslebshausen. Weitere Eingaben befassen sich z.B. mit dem geplanten schiffsseitigen Schrotturnschlag im Umfeld der Stahlwerke.

Straßenverkehr

Die Beiträge zum Kapitel 6 „Straßenverkehr“ wurden zu den Themen Lärmbelastungen durch PKW und LKW, Geschwindigkeitsreduzierung und Geschwindigkeitsüberwachung, Straßenbelag, Autoposing und Lärmsanierung der Bundesautobahn 27 getätigt.

Schienenverkehr

Von den zehn Kommentaren zum Kapitel 7 „Schienenverkehr“ wurden neun zum Planfeststellungsverfahren für die Bahnwerkstatt in Oslebshausen eingereicht. Ein weiterer Kommentar wurde zur Farge-Vegesacker Eisenbahn abgegeben. Die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) in Bremen Nord wurde 2022 lärmkartiert. Bezüglich der Eingabe zur FVE wird der Lärmaktionsplan Kapitel 7.2 um einen Absatz zur FVE ergänzt.

3.2. Ergebnisse der Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Alle eingegangenen Stellungnahmen der Stadtteilbeiräte sowie der beiden Unternehmen DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Flughafen Bremen GmbH werden in Anlage 4.2 „Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen“ veröffentlicht. Die Anlage zeigt zunächst untereinanderstehend alle Stellungnahmen und ab Seite 29 in tabellarischer Form einzelne Forderungen und Hinweise sowie Anmerkungen der zuständigen Behörden und Unternehmen.

Stadtteilbeiräte

Von den folgenden zehn Stadtteilbeiräten wurden Stellungnahmen abgegeben: Borgfeld, Burglesum, Findorff, Gröpelingen, Hemelingen, Horn-Lehe, Huchting, Obervieland, Osterholz und Schwachhausen. Von den genannten zehn Beiräten haben die Beiräte Borgfeld, Burglesum, Findorff, Obervieland und Osterholz den Entwurf des Lärmaktionsplans mit Anlagen zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme vom Beirat Gröpelingen enthält einen Beschluss zu sechs Punkten und im Detail zu 22 beschlossenen Forderungen. Die Forderungen und Rückmeldungen werden in Anlage 4.2 auf den Seiten 28 bis 34 veröffentlicht.

Der Beirat Hemelingen hat sich in der Stellungnahme nicht zum Entwurf des Lärmaktionsplans geäußert, sondern sich mit den Anmerkungen zu den Stellungnahmen des Beirates und den Hinweisen von Bürgerinnen und Bürger aus dem Bericht über die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 befasst. In Anhang A Anlage 1 des Lärmaktionsplans sind die Tabellen nach Lärmarten, auf die in der Stellungnahme Bezug genommen wurde, als Anlagen 5.1 bis 5.7 veröffentlicht. Zu einzelnen Punkten der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Stellungnahmen abgegeben, welche in Anlage 4.2 (Forderungen und Rückmeldungen von Seite 39 bis 41) enthalten sind.

Unternehmen

In der Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein konkreter Vorschlag zum Entwurf des Lärmaktionsplans zur Ergänzung des Kapitels 8 „Flugverkehr“ eingegangen. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, Anpassungen der Sichtflugverfahren in östliche Richtungen zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen. Ziele sind eine bessere und schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR) sowie eine mit dem frühzeitigen Abdrehen in den Süden verbundene Verringerung der Lärmbetroffenheit. Der Vorschlag wurde aufgenommen und in Kapitel 8.2. im Lärmaktionsplan ergänzt.

Die Stellungnahme der Flughafen Bremen GmbH bezieht sich konkret auf die Festlegung der Ruhigen Gebiete in Kapitel 10. Aufgrund der Stellungnahme der Flughafen Bremen GmbH wurden die Gebietsdefinitionen sowie Zuschnitte der Ruhigen Gebiete in der Flughafenumgebung in Kapitel 10 des Lärmaktionsplans sowie in den drei Anlagen in Anhang B Ruhige Gebiete angepasst. Die Gebietsdefinitionen der Kategorien 2 bis 4 wurden um den Zusatz „land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume“ im Lärmaktionsplan sowie in der Kartendarstellung ergänzt. Zudem wurde die in der Genehmigung für den Bremer Verkehrsflughafen enthaltene Lärmkontur als Linie zur Abgrenzung der beiden Ruhigen Gebiete „Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A) und „Stark belastete Ruhige Gebiete“ ohne Pegelbegrenzung südlich des Flughafens festgelegt.

4. Anpassungen im Entwurf

Im Ergebnis wurden nach Prüfung aller Eingaben der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans verschiedene Ergänzungen und Änderungen im Lärmaktionsplan aufgenommen. Zudem wurden zu verschiedenen Kapiteln aktualisierte Bearbeitungsstände eingearbeitet und redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Im Lärmaktionsplan werden im Kapitel 5.2.3 „Änderungen im Entwurf des Lärmaktionsplans“ die vorgenommenen Änderungen zur Finalisierung des Lärmaktionsplans aufgeführt.

5. Ausblick

Der finale Lärmaktionsplan samt Anlagen soll mit Bearbeitungsstand Anfang Juli 2024 Mitte August 2024 in den städtischen Deputationen für Umwelt, Klima und Landwirtschaft sowie Mobilität, Bau und Stadtentwicklung beschlossen werden. Nach Beschluss der entsprechenden Gremien wird der Lärmaktionsplan der Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Lärmaktionsplanung sowie die Maßnahmenumsetzung sind ein kontinuierlicher Prozess, welcher entsprechend des gesetzlich vorgeschriebenen 5-Jahres-Turnus überprüft wird. Ziel ist es, bereits bis zur nächsten Lärmkartierung 2027 z.B. die im Lärmaktionsplan genannten, zu prüfenden Straßenabschnitte für eine Ausweisung von Tempo 30 zu evaluieren.

Für die fünfte Runde der Lärmaktionsplanung sind 2027 wieder Lärmkarten zu erstellen. Die Lärmkarten 2027 werden mit denen von 2022 wieder vergleichbar sein, da seit 2022 eine neue einheitliche Berechnungsvorschrift anzuwenden war.

Nach Ausarbeitung der jeweiligen Lärmkarten 2027 und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Lärmaktionsplan im Jahr 2029 zu überprüfen bzw. zu überarbeiten.

Anlagen

Anlage 1: Homepage DIPAS zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Presseveröffentlichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Anschreiben an die Ortsämter und Beiräte

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

Anlage 4.1: Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Anlage 4.2: Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Anlage 1: Homepage DIPAS zur Öffentlichkeitsarbeit



Zum Entwurf Kommentare lesen Zeitplan

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024

Hier können Sie teilnehmen! Der Verfahrensablauf ist auf dieser Startseite beschrieben.

Zum Entwurf

Wir verwenden Cookies!

Mit Klick auf „Cookies akzeptieren“ stimmen Sie zu, dass Cookies gemäß unserer Cookie Policy Datenschutzinformationen auf dieser Webseite verwendet werden dürfen.

Ablehnen

Cookies akzeptieren



Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024 (abgeschlossen)

Informationen

Welche Daten zur Lärmsituation in Bremen liegen vor?

Einladung zum Mitmachen

Worum geht es beim Lärmaktionsplan 2024?

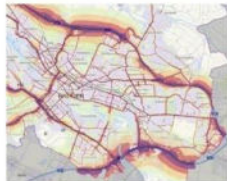
Bei der Lärmaktionsplanung nehmen wir Verkehrsgeräusche (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Flugverkehr) sowie Geräusche durch Gewerbe, Industrie und Häfen in den Blick. Auch ruhige Gebiete sind zu identifizieren und im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Als Grundlage dienen die neuen Lärmkarten für den Umgebungslärm aus dem Jahr 2022. Eine Kartierung erfolgt für die Stadtgemeinde Bremen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie alle fünf Jahre. Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen.

Wichtig zu wissen: Sonstiger Lärm, z. B. von Baustellen, durch Freizeitaktivitäten oder aus der Nachbarschaft, ist oft im Verhalten begründet oder nur in begrenzten Zeiträumen vorhanden und daher über den Lärmaktionsplan nur sehr eingeschränkt regulierbar. Einzelne Maßnahmen werden im Kapitel 12 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan beschrieben.

Welche Daten zur Lärmsituation in Bremen liegen vor?

Für die Stadtgemeinde Bremen wurden die folgenden Lärmkarten 2022 erstellt – und zwar getrennt für den 24-Stunden Zeitraum – Lden und den Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr – Lnight.

- Fluglärm
- Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen)
- Schienenlärm Land (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn)
- Straßenbahnlärm
- Straßenverkehrslärm



Der Straßenverkehr ist eine Hauptlärmquelle. Die Abbildung zeigt den 24-Stunden Zeitraum.

Alle Lärmkarten der Kartierung 2022 sind im [GeoPortal](#) verfügbar.

Die Karten lassen sich links über den Reiter „Themen“ im Bereich „Fachdaten“ auswählen. Über den „P“-Button rechts neben dem Kartentitel lässt sich die Legende einblenden.

Die Kartierung 2022 musste nach neuen Berechnungsvorschriften erfolgen. Deshalb lassen sich die Kartierungsergebnisse 2022 mit denen des vorherigen Kartierungsjahres 2017 nur sehr eingeschränkt vergleichen.

Wichtige Information zu den Eisenbahnstrecken des Bundes:

Für die Lärmaktionsplanung an Hauptstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Informationen zum Lärmaktionsplan des EBA sind unter [www.laermaktionsplanung-schiene.de](#) abrufbar.

Was können Sie zum Lärmaktionsplan beitragen?

Auf der Grundlage der neuen Lärmkarten planen wir die Neuauflage des Lärmaktionsplans. Den beschlossenen Lärmaktionsplan von 2014 sowie den Bericht zur Lärmkartierung 2022 finden Sie auf der Homepage der [Senatorin für Umwelt](#) im Abschnitt Lärmkartierung im Land Bremen bzw. Lärmaktionsplanung. Ein wichtiger Bestandteil der aktuellen Lärmaktionsplanung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit. Diese findet in zwei Phasen statt.

Nach Veröffentlichung der Lärmkarten fand die 1. Phase der Beteiligung im März 2023 statt, um Lärmhotspots zu melden. Über die 1. Beteiligungsphase liegt ein Bericht vor. Wir danken Ihnen für Ihre Beiträge und die sehr hilfreiche Mitwirkung während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans liegt aktuell zur Diskussion vor. Während der 2. Phase der Beteiligung sind Sie jetzt erneut eingeladen mitzumachen. In der Zeit vom 15. April bis 13. Mai 2024 können Bürgerinnen und Bürger Ihre Anmerkungen und Anregungen zu den einzelnen Kapiteln des Lärmaktionsplans einbringen. Hierfür steht Ihnen diese Plattform zur Verfügung. Sie können Ihren Beitrag auch per Post oder per E-Mail einbringen.

Den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans mit Anlagen finden Sie im Downloadbereich sowie auf unserer oben genannten Homepage.

Hier sind Sie gefragt!

Über den Reiter „Button“ „Zum Verfahrensablauf“ auf der Startseite oder über den Reiter „Zum Entwurf“ oben links auf der Startseite erreichen Sie die Entwurfsseite. Die 14 Bilder zum Entwurf enthalten jeweils ein Kapitel des Lärmaktionsplans. Am Ende jeder Seite ist Platz für Ihre Kommentare zu dem jeweiligen Kapitel. Im Downloadbereich erhalten Sie den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans. In Kapitel 15 „Verzeichnis der Quellen und Literatur“ sind alle im Text in eckigen Klammern genannten Quellen aufgeführt.

Wie läuft das Verfahren ab?

Nachdem die Öffentlichkeit während der 1. Beteiligung im März 2023 zu Vorschlägen für eine Lärmaktionsplanung beteiligt wurde (§ 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz), wurden die Beiträge inhaltlich geprüft und bewertet und ein Bericht zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt.

Die Ergebnisse der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung dienen als Grundlage der Erarbeitung von Maßnahmen und Projekten zum Entwurf des Lärmaktionsplans in verschiedenen Unterarbeitsgruppen. Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich jedoch nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z.B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar. Der Lärmaktionsplan entfaltet also keine unmittelbare Rechtswirkung für Bürgerinnen und Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insoweit verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange zu berücksichtigen hat.

Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans können Sie sich während der 2. Mitwirkungsphase bis zum 13. Mai beteiligen. Im Anschluss werden Ihre Anmerkungen und Anregungen zunächst geprüft und in einem Bericht zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung evaluiert. Die Ergebnisse der Prüfung fließen in die Finalisierung des Lärmaktionsplans ebenso ein wie Finalisierungsarbeiten in den Unterarbeitsgruppen.

Der finale Lärmaktionsplan 2024 wird voraussichtlich im September 2024 vorliegen.

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!

Die Bearbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit EcoLo – Agentur für Ökologie und Kommunikation.

↳ [Kontakt-Daten / Verantwortliche](#)

Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

An der Roepelbahn 2

28217 Bremen

↳ laermaktionsplan@umwelt.bremen.de

↳ [Downloads und weitere Informationen](#)

- ↳ [Entwurf des Lärmaktionsplans \(PDF\)](#)
- ↳ [Anhang A Anlage 1 Bericht erste Öffentlichkeitsbeteiligung \(PDF\)](#)
- ↳ [Anhang B Anlage 1 Vorgehen Überprüfung Flächenkulisse 2014 \(PDF\)](#)
- ↳ [Anhang B Anlage 2 Tabelle ruhige Gebiete 2024 \(PDF\)](#)
- ↳ [Anhang B Anlage 3 Kartendarstellung ruhige Gebiete 2024 \(PDF\)](#)

Anlage 2: Presseveröffentlichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

<https://www.senatspressestelle.bremen.de>

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Bürgerinnen und Bürger sind aufgerufen, sich ab kommenden Montag zu beteiligen


12.04.2024

Für den Ballungsraum Bremen hat die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft 2022 Lärmkarten für verschiedene Lärmquellen erstellt. Erfasst wurde Lärm, der durch Straßenverkehr, landeseigenen Schienenverkehr (Bahnstrecken der Bremer Straßenbahn AG, Farge-Vegesacker Eisenbahn sowie Anschlüsse der Hafeneisenbahn), Flugverkehr sowie Gewerbe, Industrie und Häfen entsteht. Darauf aufbauend wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet, der Vorschläge zur Verringerung von Lärm in der Stadt macht. Dieser Entwurf wurde am gestrigen Donnerstag (11. April 2024) der Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft vorgelegt. Nun startet die Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans.

Das Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist, die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen zu entlasten. Vom Sachverständigenrat für Umweltfragen wurden sogenannte Auslösewerte definiert, um gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bürgerinnen und Bürger zu vermeiden. Diese Auslösewerte liegen bei 65 dB(A) am Tage bzw. 55 dB(A) nachts. Die bisherigen Untersuchungen zeigen deutlich, dass die Hauptlärmquelle der Straßenverkehr ist. Über 80.000 Menschen sind von Verkehrslärm mit Pegeln von mehr als 65 dB(A) am Tag und über 110.000 Menschen von Verkehrslärm über 55 dB(A) in der Nacht betroffen. Dies betrifft insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner in der Nähe von Autobahnen und große städtische Verbindungsstraßen.

Der Lärmaktionsplan zeigt mögliche Maßnahmen auf, die die Lärmquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr und Gewerbelärm entschärfen sollen. Dabei waren zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen, unter anderem die Anzahl von Lärmbetroffenen, Wirksamkeit und Kosten einer Maßnahme, rechtliche Grundlagen sowie mögliche Einflussnahme der Stadtgemeinde. Für den Straßenverkehr ist eine Maßnahme zum Beispiel die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 an den Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit in der Nacht. Die Umgebungslärmrichtlinie nennt auch ruhige Gebieten, die im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich jedoch nicht aus der Lärmaktionsplanung und der Lärmaktionsplan stellt selbst keine eigenständige Rechtsgrundlage etwa für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Hintergrund

Die Erstellung des Lärmaktionsplans beinhaltet eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung. Zunächst wurden im Jahr 2022 Lärmkarten erstellt und im März 2023 die erste Phase der Beteiligung zur Lärmaktionsplanung durchgeführt, um besonders von Lärm belastete Gebiete zu identifizieren. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden bei der Erarbeitung von Maßnahmen für den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Nun können die Bürgerinnen und Bürger in der zweiten Phase Eingaben zum Entwurf des Lärmaktionsplan machen. In der Zeit vom 15. April bis 13. Mai 2024 können Bürgerinnen und Bürger dafür ein digitales Partizipationssystem (DIPAS) nutzen. Ab dem 15. April 2024 ist die Plattform unter www.lap2.beteiligung.bremen.de  freigeschaltet. Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger während der vierwöchigen Mitwirkung auch schriftliche Beiträge per E-Mail unter laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder auf dem Postweg einbringen.

Ansprechpartnerin für die Medien:

Ramona Schlee, Pressesprecherin bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Tel.: (0421) 361-96269, E-Mail: ramona.schlee@umwelt.bremen.de

Lärmkarten erstellt

Bürger können sich
beteiligen

BREMEN-NORD – Für den Ballungsraum Bremen hat die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft 2022 Lärmkarten für verschiedene Lärmquellen erstellt. Erfasst wurde unter anderem Lärm, der durch Straßenverkehr, landeseigenen Schienenverkehr mit Bahnstrecken der Farge-Vegesacker Eisenbahn Gewerbe oder Industrie entsteht. Darauf aufbauend wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet, der Vorschläge zur Verringerung von Lärm in der Stadt macht. Dieser Entwurf wurde der Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft vorgelegt. Nun startet die Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans.

Das Ziel der Lärmminde-
rungsplanung in der Stadt
Bremen ist, die am stärksten
von Lärm betroffenen Men-
schen zu entlasten. Vom Sach-
verständigenrat für Umwelt-
fragen wurden sogenannte
Auslösewerte definiert, um
gesundheitliche Beeinträch-
tigungen für die Bürgerinnen
und Bürger zu vermeiden.
Die bisherigen Untersuchun-
gen zeigen deutlich, dass die

Hauptlärmquelle der Straßen-
verkehr ist. Dies betrifft insbe-
sondere Anwohnerinnen und
Anwohner in der Nähe von
Autobahnen und großen städ-
tischen Verbindungsstraßen.

Der Lärmaktionsplan zeigt
mögliche Maßnahmen auf,
die die Lärmquellen Straßen-
verkehr, Schienenverkehr und
Gewerbelärm entschärfen sol-
len. Dabei waren zahlreiche
Faktoren zu berücksichtigen,
unter anderem die Anzahl von
Lärmbetroffenen, Wirksam-
keit und Kosten einer Maß-
nahme, rechtliche Grundlagen
sowie mögliche Einflussnah-
me der Stadtgemeinde. Für
den Straßenverkehr ist eine
Maßnahme zum Beispiel die
Prüfung auf Umsetzbarkeit
von Tempo 30 an den Straßen
mit höchster Lärmbetroffen-
heit in der Nacht. Die Um-
gebungslärmrichtlinie nennt
auch ruhige Gebieten, die im
Sinne der Lärmvorsorge vor
einer Zunahme des Lärms zu
schützen sind. In der Zeit vom
15. April bis 13. Mai 2024 kön-
nen Bürgerinnen und Bürger
ein digitales Partizipationssys-
tem (DIPAS) nutzen. Ab dem
15. April 2024 ist die Plattform
unter www.lap2.beteiligung.bremen.de
freigeschaltet. Es ist auch möglich, sich per Mail
an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de
einzubringen.

FR

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft



Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft
An der Reeperbahn 2 • 28217 Bremen

An die
Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder
-siehe Verteiler-

Auskunft erteilt

Dienstgebäude:
An der Reeperbahn 2

Zimmer

Tel.
E-Mail

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 04.04.2024

Ausschließlich per E Mail

Einladung zur zweiten Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe

Sehr geehrte Ortsamtsleitungen,
sehr geehrte Beiratsmitglieder,

nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 im Rahmen der vierten Stufe der Lärminderungsplanung in diesem Jahr ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Die verschiedenen Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm Land (Farge-Veegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Fluglärm und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) für jeweils zwei Zeiträume, den 24-Stunden-Zeitraum und den Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr, sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht:


<https://geoportal.bremen.de/geoportal/>


(Menü links unter Themen/Fachdaten/Umwelt und Klima/Lärm)

Ziel der Planung ist die Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen durch erfolgsversprechende und umsetzbare Maßnahmen unter Berücksichtigung von politischen Beschlüssen und Finanzierungsmöglichkeiten. Konkrete Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z.B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2024 ist die zweistufige Beteiligung von Öffentlichkeit und Institutionen ein wichtiger Bestandteil. Die erste Stufe der Beteiligung erfolgte bereits im März 2023. Ein Einladungs-Schreiben zur ersten Beteiligung wurde von der Senatskanzlei am 25.03.2023 an die Ortsamtsleitungen versendet.

Den Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 mit den Anlagen u.a. dem Bericht über die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie ab dem 12. April auf unserer Internetseite unter Lärmaktionsplanung: <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080>

 Bus / Straßenbahn
Haltestelle
Eduard-Schopf-Allee

 Eingang
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Poststelle:
T (0421) 361 2407
E-Mail office@umwelt.bremen.de

- Seite 1 von 2 -

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

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

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

Wir möchten Sie einladen, sich im zweiten Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans zu beteiligen und **bis zum 13.05.2024** schriftlich (per E-Mail an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder per Behördenpost an das Referat 22 bei SUKW) zu äußern.

Zudem bieten wir eine Online-Informationsveranstaltung am 17.04.2024 von 17:30 bis 18:30 Uhr für Vertreter:innen und Mitglieder der Beiräte an, um sich über das Vorgehen informieren zu können. Die Online-Informationsveranstaltung wird von [REDACTED] unter dem folgenden Einwahllink https://video.openws.de/Info_LAP durchgeführt.

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren der zweiten Phase fließen Ihre Anregungen und Anmerkungen in den weiteren Prozess ein, in dem sie zunächst geprüft und in einem Bericht evaluiert werden. Der finale Lärmaktionsplan wird voraussichtlich im September 2024 vorliegen.

Gerne möchten wir noch einen Ausblick darauf geben, dass Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 15.04. bis 13.05.2024 Ihre Kommentare zum Entwurf des Lärmaktionsplans einbringen können. Um möglichst viele Personen in einem transparenten Verfahren beteiligen zu können, wird die DIPAS (Digitales Partizipationssystem) -Onlinebeteiligung am 15.04.24 freigeschaltet. Derzeit befindet sich die entsprechende Beteiligungsplattform noch im Aufbau: <https://lap2.beteiligung.bremen.de>

Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger auch im Rahmen der zweiten Beteiligung schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen.

Wir bedanken uns bereits jetzt für Ihre Hinweise.

Bei Fragen erreichen Sie uns unter laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder [REDACTED] telefonisch unter [REDACTED] und mich unter o.g. Telefonnummer.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
1	Einleitung	630	So sehr ich die Unterscheidung in kurz- und mittelfristige Zeiträume nachvollziehen kann, so sind die Grenzwerte für das Auslösen von Maßnahmen, meiner Meinung nach, jeweils zu hoch. Wenigstens 2, besser 4 dB (A) weniger wären angemessen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die in Tabelle 3 genannten Auslösekriterien sind Empfehlungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU). Der SRU ist ein Expert*innengremium. Als städtische Behörden können wir insbesondere gesundheitliche Wirkungen nicht ausreichend abschätzen und sind daher auf Expert*innen sowie die Gesetzgebung angewiesen.
2	Einleitung	660	Bremen hat eigene Auslöseschwellenwerte von Tag >65 dbA, Nacht >55 dbA festgelegt, für die Ausweisung von Tempo 30 die Werte auf Tag >70 dbA, Nacht >60 dbA hochgesetzt. Auf Seite 28 wird eine Pegelminderung von 2,1 dbA genannt, auf Seite 28 eine erreichbare Lärminderung von 2,6 dbA. Zieht man 2,6 dbA von den hochgesetzten Werten ab liegt man immer noch über den Schwellenwerten. Man hätte max 2,1 dbA auf die Schwellenwerte aufschlagen dürfen. Hier erwarten wir eine Erklärung der Stadt!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Feste Auslöseschwellenwerte für Maßnahmen gibt es nicht. In vorherigen Lärmaktionsplänen wurde die Schwelle von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht in Anlehnung an die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen gewählt, ab der sich aufgrund der sehr hohen Lärmpegel in einer Großstadt wie Bremen auf Maßnahmen zur Entlastung konzentriert wurde. Diese Konzentration auf die am stärksten von Lärm betroffenen Personen gilt weiterhin. In Bezug auf Tempo 30 gibt es feste Vorgaben auf Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Straßenverkehrsrecht, ab der Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in Frage kommt. Die Schwelle liegt dort bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht und ist in der Richtlinie vorgegeben. Gleichzeitig muss eine Ausweisung von Tempo 30 mindestens eine Pegelreduzierung von 2,1 dB(A) ergeben, damit die Maßnahme als geeignet anzusehen ist. Im Schnitt ergibt sich auf Basis der Rechenvorschrift eine Pegelreduzierung von 2,6 dB(A). Eine Ausweisung von Tempo 30 ab Werten von 65/55 dB(A) + 2,1 dB(A) läge unterhalb der Schwellen der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Da der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage darstellt, gelten die Regelungen des Straßenverkehrsrechts. Das Vorgehen ist detailliert in Kap. 6.2.1 des Entwurfs beschrieben.
3	Einleitung	665	Zur Ergänzung des vorherigen: Die WHO sieht relevante negative gesundheitliche Auswirkungen bei Tag >53 dbA, Nacht >45 dbA. Unterschied: > 10dbA. Insofern sind die von Bremen willkürlich festgelegten Auslöseschwellenwerte von Tag >65 dbA, Nacht >55 dbA schon eine Zumutung. Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB wird als Verdoppelung der Lautstärke wahrgenommen. Man benötigt 10 gleichlaute Geräuschquellen, im Vergleich zu einer, um den Eindruck „doppelt so laut“ zu erzeugen.(LfU Bayern)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: siehe vorherige Antwort. Die WHO-Werte sind theoretische Empfehlungen auf Basis von Forschungen, die in einer Großstadt in großen Teilen nicht erreichbar sind. Die Werte der WHO liegen z. B. deutlich unter dem, was an einer neu gebauten Straße in einem Mischgebiet (= Wohnnutzung vorhanden) mit 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht nach heutiger deutscher Gesetzgebung erlaubt wäre. Insofern erscheinen Maßnahmen bereits unterhalb der aktuellen Gesetzgebung nur eingeschränkt sinnvoll.
4	Ergebnisse der Lärmkartierung	673	Im Wasser können sich Schallwellen ausbreiten und eine viel höhere Geschwindigkeit als in der Luft, erreichen ca. 1,482 meters pro Sekunde (m/s) bei einer Temperatur von 25 Grad Celsius. Hier benannt die Firma Lürssen mit ihrem Schwimmdock. in der Lärmkarte 2022 handelt es sich oft um errechneten Lärm, bitte auch Messungen vornehmen. An anderen Orten maritimer Industrie hat sich durch Messungen herausgestellt, dass es tatsächlich intensiverer Lärm war als der errechnete.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Lärmkartierung Gewerbe hat nicht den Anspruch, den Genehmigungsstand 1:1 abzubilden. Ziel der Lärmkartierung ist vielmehr die Beurteilung der Lärmentwicklung über längere Zeiträume. Für den Betrieb von Anlagen müssen Betriebe unabhängig davon die Anforderungen der TA Lärm berücksichtigen. Je nach Art der Anlage sind neben der viel detaillierteren Schallprognoseberechnung auch Abnahmemessungen vorgesehen.
5	Ergebnisse der Lärmkartierung	674	Maulwurfschreck, Tierscheuchen Ultraschallfrequenzen für den Menschen hörbar alle 20 Sekunden 24/7. Die reinste Folter insbesondere für jüngere Menschen. Weit verbreitet und gesundheitsgefährdend. Ständiger Stress für den Körper. Schlimme Wohnsituation, da man sich nicht in der Nähe aufhalten kann. Hörbar auch bei geschlossenem Fenster. Hier sollte es eindeutige Vorschriften geben dass diese Beschallung/Dauerbeschallung verboten wird. Bisher ist es nicht eindeutig und muss eingeklagt werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich nicht um ein Thema der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung. Bezüglich der beschriebenen Lärmbelastungen durch Ultraschallgeräte zur Vertreibung von Tieren ist, wie Sie mitteilen, auch nach unserer Einschätzung nur der privatrechtliche Weg möglich, sofern diese nicht gewerblich betrieben werden.
6	Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung	623	Bei der Beteiligung muessen zwingend Vertreter von stark belasteten Gebieten gehört werden. Diese sind mittels geeigneten Verfahren zu ermitteln.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Alle Bürger*innen hatten im Rahmen der zwei Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit zur Beteiligung. Dies gilt unabhängig von der tatsächlichen Lärmbelastung vor Ort. Auch werden die Eingaben alle gleich gewichtet. Unsere Möglichkeiten der Information der Leute darüber hinaus sind begrenzt. Hier sind wir auf Zusammenarbeit mit den zuständigen Beiräten und Ortsämtern angewiesen, welche ebenfalls beteiligt wurden.
7	Mitwirkung der Öffentlichkeit	634	Ich finde es gut und wichtig, dass es eine Öffentlichkeitsbeteiligung gibt. Aber warum wird es einem so schwer gemacht? Warum wird kaum Werbung für laufende Verfahren gemacht? Warum sind kaum Links zu finden? Warum werden Texte nicht so aufgearbeitet, dass Laien sie verstehen? Warum muss ich mich nun seitenlang durch Fachsprache quälen, um herauszufinden, welche Seiten für mich eigentlich relevant sind?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Sowohl die erste als auch die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung wurden per Pressemitteilung der Senatorin für Umwelt beworben. Gleichzeitig wurde auf die Möglichkeit der Beteiligung auf https://www.vorhabenliste.bremen.de/ hingewiesen. Ebenso wurden Ortsämter und Beiräte gebeten, über die Beteiligung in den Stadtteilen zu informieren. Leider haben wir keinen Einfluss darauf, welche Zeitungen und Onlinemedien Bremens über die Beteiligungen berichten. Die Berichte werden im Regelfall von den jeweiligen Fachleuten erarbeitet. Dadurch ist eine für Laien verständliche Sprache leider nicht immer umsetzbar. Dies gilt insbesondere für komplexe Fragestellungen wie die Lärmgesetzgebung.
8	Straßenverkehr	624	Die Osterholzer Heerstrasse wird massiv mit 40 Tonnen LKWs befahren. Das sowohl Tags als auch Nachts. Der Straßenbelag ist für diese Belastung nicht ausgelegt. Er ist mittlerweile mit zahlreichen Unebenheiten und notdürftigen Reparaturen an Schlaglöchern versehen. Diese Unebenheiten des Strassenbelags führen zu enormen Lärm. Ganz massiv an der Kreuzung Osterholzer Heerstr. /Osterholzer Landstraße. Der Strassenbelag muss dringend erneuert werden + einer 30er Strecke eingerichtet werden	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Osterholzer Heerstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
9	Straßenverkehr	625	Der Straßenverkehrslärm in der Pappelstraße zwischen Langemarckstr. und Friedrich-Ebert-Str. ist enorm. Er wird hauptsächlich verursacht durch Busse des ÖPNV (BSAG+VBN), LKW zur Anlieferung und Raser (Autos, Motorräder). Tempo 30 wird sehr häufig überschritten, es gibt keine Maßnahmen der Tempoüberwachung oder durch bauliche Maßnahmen eine Überschreitung zu verhindern. E-Busse könnten den Lärm v.a. anfahrender Busse (in den Haltestellenbereichen Pappel-, Delme-, Gastfeldstr) deutlich reduzieren.	<p>Bremer Straßenbahn AG: Unsere Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen nach, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen. Die Pappelstraße in Bremen wird von zwei Fahrgast-starken Buslinien der BSAG sowie sechs VBN-Regionalbuslinien befahren. Sie ist für die Erschließung der benachbarten Wohnquartiere und die Anbindung innerhalb des Quartiers Links der Weser sowie aus der Neustadt in Richtung Innenstadt von großer Bedeutung. Aus diesem Grund ist die Zahl der Haltestellen und der eingesetzten Fahrzeuge hoch. Die eingesetzten BSAG-Busse sind 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechen den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge. In den kommenden Jahren wird die BSAG ihre gesamte Busflotte nach und nach auf batteriebetriebene Fahrzeuge umstellen. Diese kommen dann auch auf den Linien 26 und 27 zum Einsatz. Schon heute verfügt die BSAG über 20 E-Busse. Dabei handelt es sich aber am sogenannte Solobusse, Zweiaxser mit 12 Meter Länge. Diese sind aufgrund der geringeren Fahrgastkapazität gegenüber einem 18-Meter-Bus nicht für Einsatz auf diesen Fahrgast-starken Linien geeignet und werden auf anderen Linien eingesetzt.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.</p>
10	Straßenverkehr	628	Da die Lärmsanierung an der Autobahn A27 erst in einigen Jahren stattfinden wird, können und sollten sofort durch kostengünstige und einfache straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen "durch § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen" getroffen werden. Die besonderen Umstände gem. § 45 Abs. 9 StVO. z. B. an der Grundschule an der Paul-Singer-Str. wären am Lärm-Hotspot Anschlussstelle Vahr gegeben. Auch die ruhigen Gebiete der Rhododendronpark und der Achterdieksee profitieren.	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Ein wesentlicher Faktor bei der Dringlichkeitsreihung für die Bundesfernstraßen in Bremen war die Anzahl an vermeintlich Betroffenen und die vermeintlich höheren Immissionswerte aufgrund höherer Verkehrsmengen. Unsere 1. Priorität liegt bei der BAB A1 von Brinkum bis zum Bremer Kreuz. Im Anschluss folgt voraussichtlich die BAB A27. Zur Ermittlung der tatsächlichen Grenzwertüberschreitungen sind Lärmschutztechnische Untersuchungen durchzuführen. Sollte es zu keinen Änderungen in der Priorisierung, aufgrund derzeit unvorhersehbarer Ereignisse kommen, beabsichtigen wir in den nächsten zwei Jahren mit den Untersuchungen an der BAB A27 im Raum Bremen zu beginnen. Anhand der Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchung werden wir prüfen, inwieweit und in welcher Ausgestaltung Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können, da eine Lärmsanierung lediglich als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden kann.</p>
11	Straßenverkehr	631	Die genannten rechtlichen Grundlagen stellen, nach wie vor, nicht die Gesundheit der Menschen und anderer Lebewesen in den Mittelpunkt aller Regelungen, sondern die sich aus der „freien“ Mobilität mittels PKW und wirtschaftlichen Interessen (Transport per LKW) vermeintlich ergebenden Notwendigkeiten. Zum LAP müssen entsprechend auch unbedingt jedwede Maßnahmen gehören, die diese Orientierung hinterfragen und auf Änderung der rechtlichen Grundlagen abzielen.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Lärmaktionsplan wird von der Stadtgemeinde für den Ballungsraum Bremen erarbeitet. Er zielt auf die konkrete Entlastung in der Stadtgemeinde ab. Änderungen der Gesetzgebung müssten dagegen auf Bundesebene erfolgen und könnten, wenn zielführend, lediglich über die Rolle als Land Bremen eingebracht werden.</p>
12	Straßenverkehr	632	Der Straßenverkehrslärm in der Neuenlanderstraße und Friedrich-Ebert-Str. ist enorm. Für die Gesundheit der Anwohner wären eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) und Schallschutz, mehr Bäume und grün drumherum sehr gut.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt. Die Friedrich-Ebert-Straße befindet sich in der Liste, vgl. Tab. 22.</p>
13	Straßenverkehr	636	Die Überführung Kurfürsten-/R.-Boljahn-Allee über die Bgm.Spitta-Allee/In der Vahr wird stark von LKW, Bussen und PKW befahren. Diese halten sich kaum ans Tempolimit! Und es gibt eine massive Zunahme der Erschütterungen, was zu Schäden an den Häusern führt. Die Dehnungsfugen erzeugen ein Schlaggeräusch! Eine Schallschutzwand auf der Nordseite und eine Geschwindigkeitsüberwachung, z. B. durch eine Abschnittskontrolle (da Radargeräte auf dem Bauwerk nicht möglich) wären hier hilfreiche Maßnahmen!	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.</p>
14	Straßenverkehr	661	Die Vahrer Straße ist ebenfalls sehr stark vom (schweren) LKW und PKW Verkehr betroffen. Es sollte dort dringend über eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärmreduzierung für die direkten Anwohner und zum baulichen Erhalt der Straße nachgedacht werden.	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.</p>
15		668 (Antwort auf Nr. 661)	Genau der bauliche Erhalt der Vahrer Str., natürlich aller Straßen, ist wichtig. Lärm und Schäden an Häusern durch schwere LKW 's sind auch sehr schlimm. Anwohnerin	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Für den baulichen Erhalt ist das Amt für Straßen und Verkehr zuständig.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
16	Straßenverkehr	663	Die südöstliche Vahrer Straße zwischen Semmelweisstraße und Parsevalstraße/Zeppelinstraße wird seit Jahren durch immer mehr Verkehr, insbesondere LKW belastet und entsprechend auch mit mehr Verkehrslärm. Der LKW-Verkehr besteht zu einem hohen Prozentsatz aus Logistikern und Containertransporten die eher überregional zu verorten sind. Absenkungen in der Straße führen zu weiterer Lautstärkezunahme unter anderem bei Gespannen. Tempo 30 würde Erleichterung bringen.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.
17	Straßenverkehr	669	Im Lärmaktionsplan wird beschrieben, daß die Hürden für die Ausweisung durch die StVO begründet sehr hoch liegen. Mir fällt es immer schwer Vergleiche zu ziehen, aber mancherorts fragt man sich nach der Rechtfertigung von Maßnahmen. So ist der südöstl. Bereich der einspurigen Straße "Am Wall" wg. Lärmschutz mit Tempo 30 ausgewiesen. Tags ist eine Lärmbelastung errechnet, die sich mit der Realität der Verkehre wohl kaum deckt. Nachts gibt es kaum Belastung. Hier wohnt kaum jemand. Begründung?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Berechnungen zur Überprüfung auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen erfolgt nach der RLS-90 und muss, wie beschrieben, die Anforderungen nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erfüllen. Die zugrunde liegenden Verkehrszahlen basieren im Regelfall auf Zählungen vor Ort in Kombination mit einem Verkehrsmodell und gehen von einem durchschnittlichen Tag aus. Abweichungen einzelner Tage sind in der Praxis möglich. Konkrete Fragen zu Hintergründen bestehender Tempo-30-Ausweisungen können im Rahmen dieser Beteiligung nicht beantwortet werden.
18	Straßenverkehr	670	Während der Hauptverkehrszeiten (morgens und nachmittags) staut sich der Verkehr häufig von der Kreuzung Semmelweis Straße/ Sebaldsbrücker Heerstraße bis zur Bedarfsampel Tjadenweg/Gludstraße. Ständig anführende Autos stellen eine erhöhte Belastung für die Umwelt dar. Ist die Straße einmal etwas freier, lassen einige Fahrer/innen gerne den Motor „aufheulen“; LKW, speziell mit Anhänger, sorgen für zusätzlichen Lärm! Die Straße müsste dringend entlastet werden, nicht nur über Tempo 30.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Sebaldsbrücker Heerstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt.
19	Schienerverkehr	638	Die vorliegenden Gutachten des Vorhabenträgers (Müller-BBM (2023a), Müller-BBM (2023b)) berücksichtigen im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt nicht die bereits existierenden Vorbelastungen sowie die parallel geplante Belastung im Umfeld des Vorhabens. Dieser schwerwiegende Fehler verstößt gegen die Irrelevanzschwelle der TA Lärm und macht das Vorhaben in der geplanten Form nicht genehmigungsfähig. Auch der Lärm während der Bauphase ist nicht genehmigungsfähig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
20	Schienerverkehr	639	Die vorliegenden Gutachten und Planungen im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt mit Abstellanlage ignorieren vollständig die bereits vorhandene Vorbelastung und die geplante zusätzliche Belastung durch das Vorhaben. Dies verstößt gegen die Irrelevanzschwelle und macht das Vorhaben in seiner geplanten Form nicht genehmigungsfähig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
21	Schienerverkehr	640	Ich bin wütend und empört über die Vorgehensweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bezüglich der Lärmimmissionsprognose des Gutachters Müller-BBM. Trotz offenkundiger schwerwiegender Mängel und fachlicher Fehler wurde dieses Gutachten nicht in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde zurückgewiesen. Stattdessen wurde es ohne Behebung dieser Mängel zur öffentlichen Auslegung gebracht. Dies ist inakzeptabel und ein klarer Verstoß gegen geltende Rechtsnormen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
22	Schienerverkehr	641	Ich erhebe mit großer Wut und Sorge Einspruch gegen das Vorhaben des Vorhabenträgers Alstom. Trotz offensichtlicher und schwerwiegender Mängel sowie fachlicher Fehler wurde beispielsweise das Lärmgutachten der Firma Müller-BBM nicht in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde zurückgewiesen, sondern ohne Behebung der Mängel der Öffentlichkeit präsentiert. Dies ist inakzeptabel und gefährdet meine Grundrechte.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
23	Schienerverkehr	642	Besorgniserregend sind für uns die Auswirkungen des geplanten EBN-Service-Centers des zusätzlichen Lärms und des Elektromogs, die weit über die Empfehlungen des Bremer Gesundheitsamts hinausgehen. Wir haben große Sorge um die Gesundheit unserer Kinder. Für unsere Kinder scheinen nicht die gleichen Schutzstandards zu gelten wie für Kinder bei andere Neuplanungen in Bremen. Warum werden hier unterschiedliche Maßstäbe angelegt?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
24	Schienerverkehr	643	Die Festlegung von "Immissionswerten" und einer "Fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle" im Planfeststellungsverfahren EBN-Service-Center ohne Grundlage in der TA Lärm sowie die Ignorierung schwerwiegender Mängel im Gutachten des Vorhabenträgers stellen ein rechtswidriges Vorgehen dar. Die Nichtzurückweisung des fehlerhaften Gutachtens durch die verantwortliche Planfeststellungsbehörde ist inakzeptabel.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
25	Schienerverkehr	649	Das Gutachten des Vorhabenträgers, wie von Müller-BBM vorgelegt, weist schwerwiegende fachliche Fehler und Mängel auf, die vom Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik (IfU) identifiziert wurden. Trotz dieser offensichtlichen Mängel und Fehler wurde das Gutachten von der Planfeststellungsbehörde ohne Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde nicht zurückgewiesen. Dies stellt eine Missachtung geltender Rechtsnormen dar und wird zu erheblicher Beeinträchtigungen unserer Lebensqualität führen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
26	Schieneverkehr	654	Der schwerwiegende Fehler in den vorliegenden Gutachten von Müller-BBM im Planfeststellungsverfahren Alstom, welche die vorliegende Vorbelastung und die bereits determinierte Belastung im Umfeld des Vorhabens vollständig außer Acht lassen, ist absolut inakzeptabel. Die Ignoranz gegenüber diesen Belastungen, insbesondere wenn sie die Irrelevanzschwelle überschreiten, verletzt nicht nur geltende Rechtsnormen, sondern gefährdet auch unsere grundlegenden Rechte auf Leben, Gesundheit und Gleichheit.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
27	Schieneverkehr	662	Über die Strecke Bremen - Vegesack - Farge kann ich wenig finden. Auch an dieser Bahnstrecke stehen Wohngebäude in z.T. geringer Entfernung. Neben Lärmschutzwänden wäre auch eine finanzielle Unterstützung für Lärmschutzfenster wünschenswert.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Neben verschiedenen Abschnitten der Hafeneisenbahn wurde als nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) 2022 in Bremen Nord kartiert. Für die Strecke der FVE sind keine gesonderten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die FVE verkehrt auf einer Strecke mit bestehender Genehmigung bezüglich des Lärmschutzes. Die vorhandene Beschwerdelage ist äußerst gering. Die Lärmkartierung der Strecke der FVE ist ebenfalls auf der Homepage GeoPortal Bremen geoportal.bremen.de zu finden. Der Lärmaktionsplan wird um einen Absatz zur FVE in Kapitel 7.2 ergänzt.
28	Schieneverkehr	665	Die schwerwiegenden Mängel im Gutachten von Müller-BBM, die vom Ingenieurbüro für Umweltschutz aufgezeigt wurden irritieren, wirken wie ein Gefälligkeitsgutachten. Der Umgang der Behörde bzw. deren Ignoranz irritiert noch mehr. Vorbelastungen, Irrelevanzschwellen werden bewußt ignoriert. Rechtsnormen außer Kraft gesetzt. Beteiligung bei diesem Prozess wirkt wie ein Hohn, wie eine Pseudobeteiligung für ein von vornherein feststehendes Ergebnis.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
29	Flugverkehr	633	Die Belastung für die Anwohner in der Neustadt und in Huckelriede ist enorm. Gerade in den frühen Morgenstunden ist der Fluglärm sehr laut und unterbricht den Nachtschlaf.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Nach der Betriebsgenehmigung für den Bremer Verkehrsflughafen sind in der Tagesrandzeit von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr planmäßige Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zulässig. Die Zulässigkeit kann nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden.
30	Industrie, Gewerbe, Häfen	622	Ein Bebauungsplan für den Industriehafen ist zwingend erforderlich, wenn es eine Verbesserung der Lärmsituation geben soll. Sonst wird sich trotz des aufwendigen Lärmaktionsplan gar nichts ändern und die Belastungen für die Bevölkerung nur weiter wachsen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 9.2 des Entwurfs wird die Problematik sehr ausführlich dargestellt. Die Senatorin für Umwelt ist entsprechend Kapitel 9.2.4 bestrebt, einen Austausch zu Ansiedlungsstrategien neuer Betriebe mit den weiteren Beteiligten zu initiieren. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes ist die Einflussnahme beschränkt, sofern die Betriebe die Regelungen der TA Lärm einhalten. Auch die Aufstellung von Bebauungsplänen wäre innerhalb dieser Runde zu diskutieren.
31	Industrie, Gewerbe, Häfen	635	Wir wohnen seit 1995 in der Garlstedter Str.. Innerhalb 29 Jahren hat sich die Lärmbelastung dermaßen verschlechtert, das es gesundheitlich nicht mehr tragbar ist! Das Schrottaufkommen, die Verladung vom- auf dem Schiff sind vor allem nachts nicht mehr tragbar. Die bevorstehenden, geplanten großen Schrottzulieferungen über den Bahnverkehr für Arcelor Mittal Bremen werden zunehmend diese Belastung verstärken!! Es bleibt zu hoffen eine Lösung zu finden, damit die Wohnqualität nicht noch weiter leidet.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Aufgrund der weiterhin vorhandenen Beschwerdelage beim nächtlichen Schrottschlag gab es zuletzt vor wenigen Wochen ein erneutes Gespräch mit dem Betrieb. Die Entwicklung im Umfeld der Stahlwerke wird im Rahmen der dort laufenden Genehmigungsverfahren geprüft. Für die einzelnen Verfahren sind Schallprognoserechnungen vorzulegen. Ebenso sind Abnahmemessungen nach Fertigstellung der Anlagen möglich.
32	Industrie, Gewerbe, Häfen	644	Bereits jetzt ist die Lärmbelastung in Oslebshausen aufgrund umliegender gewerblicher und industrieller Aktivitäten unerträglich hoch. Die vorliegenden Gutachten im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt belegen, dass die Lärmbelastung bereits die Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm übersteigt. Eine weitere Verschlechterung durch das geplante Vorhaben würde nicht nur bestehende Probleme verschärfen, sondern auch eine zukünftige Lärmsanierung unmöglich machen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
33	Industrie, Gewerbe, Häfen	645	Die bestehende hohe Lärmbelastung in Oslebshausen ist untragbar und überschreitet bereits die Grenzwerte gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Diese Belastung resultiert aus den umliegenden gewerblichen/industriellen Ansiedlungen, mit dem Gewerbegebiet Riedemannstraße, den Stahlwerken, den Industriehäfen und der Autobahn A 281. Eine weitere Zunahme des Lärms durch das Bahnwerkstatt würde die Lebensqualität weiter verschlechtern und bestehende gesundheitliche Risiken verstärken.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
34	Industrie, Gewerbe, Häfen	646	Die bestehende enorme Lärmbelastung in Oslebshausen wird durch Entwicklungen, wie den Ringschluß der A 281 dramatisch ansteigen. Ebenso würden die zunehmenden Eisenbahnverkehre aus Umbau der Stahlwerke und EBN-Service-Centers nicht berücksichtigt. Auch hätte der zusätzliche Lärm der Klarschlammverbrennungsanlage, dem kommenden Schrottschlag am Weserport 1 sowie die geplante Ansiedlung zum Schiffsrecycling mitsamt der gutachterlich bestätigten immensen Lärmbelastung berücksichtigt werden müssen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich bei den beschriebenen Vorhaben um jeweils einzelne Genehmigungsverfahren auf Basis verschiedener Gesetzgebungen. Für jedes Vorhaben sind die dortigen Regelungen im Verfahren zu prüfen. Für eine Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmarten (hier Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe) fehlt bisher eine Gesetzesgrundlage.
35	Industrie, Gewerbe, Häfen	647	Insbesondere die geplanten zusätzlichen Lärmquellen wie der Ausbau der A 281 und die Erhöhung des Schrotthandels werden unsere Lebensqualität erheblich beeinträchtigen und unsere Gesundheit gefährden. Es ist erwiesen, dass erhöhte Lärmbelastung die Lebenserwartung reduzieren kann, wie durch wissenschaftliche Studien für Bremen belegt wurde.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Sorge wird zur Kenntnis genommen. Es ist festzuhalten, dass Lärm einer von vielen Faktoren ist, die die Lebenserwartung negativ beeinflussen können. Belege dafür, dass Lärm der Hauptgrund der reduzierten Lebenserwartung ist, liegen nach unserem Kenntnisstand aber nicht vor.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
36	Industrie, Gewerbe, Häfen	648	Es ist inakzeptabel, dass die bereits vorhandenen Lärmvorbelastungen und die sich weiterhin abzeichnende Belastung im Umfeld des geplanten Vorhabens (KVA, Stahlwerke, Schrotterladung, A 281 etc.) nicht angemessen berücksichtigt wurden. Die Ignorierung dieser Faktoren führt zu einer verzerrten Darstellung der potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung und die dort lebenden Menschen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Aus dem Text geht nicht hervor, welches geplante Vorhaben konkret gemeint ist. Insofern ist eine Beantwortung nicht möglich. Bei den beschriebenen Vorhaben handelt es sich aber um Vorhaben verschiedener Gesetzgebungen. Bei einem Verfahren zum Neubau einer Straße (A281) ist der Einfluss der Straße zu berücksichtigen. Gewerbelärm hat aber keinen Einfluss auf die Bewertung. Umgekehrt sind in einem Verfahren zur Ansiedlung einer Anlage nur Anlagen als Vorbelastung zu berücksichtigen, die unter die TA Lärm fallen. Ein davon abweichendes Vorgehen würde der Gesetzgebung widersprechen.
37	Industrie, Gewerbe, Häfen	650	Die Problematik städtebaulicher Missstände wurde bereits bei der Aufstellung des B-Plans 2434 im Jahr 2012 erkannt, jedoch seitdem – angeblich aus Personalmangel - nicht behoben. Die uns seinerzeit versprochene „Grüne Pufferzone“ soll uns nun genommen werden und niemals eingerichtet werden. Der Ortsteil Oslebshausen, dem wir angehören, wird von der Gesundheitssenatorin als sozial niedrig eingestuft, und die Lebenserwartung liegt deutlich unter dem Durchschnitt anderer Bremer Stadtteile.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Projekt Klima-Waldpark zwischen dem Gewerbegebiet Riedemann- / Reiherstraße sowie der Wohnbebauung Wohlers Eichen befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Die geplanten landschaftsgärtnerischen Arbeiten werden voraussichtlich Ende 2024 / Anfang 2025 beginnen.
38	Industrie, Gewerbe, Häfen	651	Der vorliegende Lärmaktionsplan steht im Widerspruch zu den bereits erkannten Belastungen und dem fraktionsübergreifenden Willen der Bürgerschaft, sich um verbesserten Lärmschutz in Oslebshausen zu dringend zu kümmern. Die Erkenntnis, dass es hier zu laut ist, hat die Politik also längst. Nun soll der Lärmaktionsplan der Verwaltung das Feigenblatt liefern, hier nichts tun zu müssen. Das ist nicht hinnehmbar.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Als Behörde sind wir im Gegensatz zur Politik konkret an die Gesetzgebung gebunden. Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln. Seitens der Politik sind uns keine konkreten rechtskonformen Ideen zur Verbesserung der Lage bekannt.
39	Industrie, Gewerbe, Häfen	652	Bereits heute leiden wir in Oslebshausen unter erheblichen Lärmvorbelastungen aufgrund umfangreicher gewerblicher, industrieller und infrastruktureller Ansiedlungen in unserer Umgebung. Die bestehende Lärmproblematik wurde durch verschiedene Gutachten, darunter Müller-BBM (2023b), Lärmkontor (2021), Lärmkontor (2023), Yncoris (2023, Verfahren Stahlwerke) und IfU (2023), dokumentiert. Eine Lärmsanierung ist dringend erforderlich.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 9.2 des Entwurfs wird die Problematik sehr ausführlich dargestellt. Die Senatorin für Umwelt ist entsprechend Kapitel 9.2.4 bestrebt, einen Austausch zu Ansiedlungsstrategien neuer Betriebe mit den weiteren Beteiligten zu initiieren. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes ist die Einflussnahme beschränkt, sofern die Betriebe die Regelungen der TA Lärm einhalten.
40	Industrie, Gewerbe, Häfen	653	Bereits bei der Aufstellung des B-Plans 2434 im Jahr 2012 für Oslebshausen wurde die Problematik städtebaulicher Missstände vom Bremer Bauressort klar erkannt, leider jedoch bis heute nicht behoben. Die Ansätze waren gut und geeignet, die Situation durch Einrichtung einer „Grünen Pufferzone“ zu befrieden. Dass sie nicht planmäßig umgesetzt wurden, ist ein politischer Skandal und keineswegs hinnehmbar.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Projekt Klima-Waldpark zwischen dem Gewerbegebiet Riedemann- / Reiherstraße sowie der Wohnbebauung Wohlers Eichen befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Die geplanten landschaftsgärtnerischen Arbeiten werden voraussichtlich Ende 2024 / Anfang 2025 beginnen.
41	Industrie, Gewerbe, Häfen	655	Die bereits bestehende immense Lärmbelastung in unserer Umgebung ist unbestreitbar und wird durch die geplanten Aktivitäten von Alstom noch weiter verstärkt und verschlimmert. Die vorliegenden Gutachten zeigen deutlich, dass die Lärmbelastung bereits jetzt die Grenzwerte überschreitet, was ernsthafte Auswirkungen auf unsere Gesundheit hat und unseren Leben stark beeinträchtigt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
42	Industrie, Gewerbe, Häfen	656	Die bereits existierende erhebliche Lärmbelastung im Umfeld des Vorhabens, bedingt durch gewerbliche, industrielle und infrastrukturelle Ansiedlungen, wurde durch diverse Gutachten nachgewiesen. Diese Belastung überschreitet bereits heute die Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Die geplanten Geräuschemissionen des Alstom-Vorhabens würden zusätzliche Sanierungsmaßnahmen und eine Lärmsanierung des hochbelasteten Gebiets unmöglich machen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
43	Industrie, Gewerbe, Häfen	657	Die heute bestehende hohe Lärmbelastung in Oslebshausen ist äußerst besorgniserregend. Es ist erwiesen, dass diese Belastung die Lebensqualität und Gesundheit der Bewohner erheblich beeinträchtigt. Zusätzlicher Lärm u.a. durch das Alstom-Vorhaben würde diese Problematik weiter verschärfen und die bestehenden Missstände in unserem Stadtteil verstärken und verstetigen. Die Behörden müssen die Verantwortung übernehmen und sicherstellen, dass Gesundheit und Wohlergehen der Bürger geschützt werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
44	Industrie, Gewerbe, Häfen	658	Die existierende Lärmbelastung in Oslebshausen ist besorgniserregend hoch und überschreitet bereits jetzt die Grenzwerte nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Dies wird durch verschiedene Gutachten und Untersuchungen der Umweltsenatorin aus den Jahren 2021 und 2023 belegt. Ein weiterer Anstieg des Lärms durch das EBN-Service-Center Alstom würde nicht nur eine Sanierung bestehender Lärmquellen erschweren, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität erheblich beeinträchtigen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
45	Industrie, Gewerbe, Häfen	659	Die bestehende Lärmvorbelastung, hervorgerufen durch industrielle und infrastrukturelle Aktivitäten, stellt eine erhebliche Belastung für die Bewohner im Ortsteil Oslebshausen dar. Die Verschärfung der Lebensbedingungen im Ortsteil Oslebshausen durch das geplante Vorhaben steht im Widerspruch zu unserem Grundrecht auf gesunden und lebenswerten Wohnraum und den vielfach gegebenen politischen Versprechungen in den letzten Jahren.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Als Behörde sind wir im Gegensatz zur Politik konkret an die Gesetzgebung gebunden. Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln. Seitens der Politik sind uns keine konkreten rechtskonformen Ideen zur Verbesserung der Lage bekannt.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
46	Industrie, Gewerbe, Häfen	666	Es ist zu befürchten, dass die immense Menge an Schrott, die zukünftig 24/7, also auch nachts, so nahe an Wohlers Eichen und der Finkenau vom Stahlwerk verladen wird, zu unerträglicher Lärmbelastung führen wird bzw. die Vorbelastung zur Unerträglichkeit steigern wird, aber dieses rechtlich hinsichtlich Genehmigung unberücksichtigt bleibt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Zum geplanten schiffseitigen Schrottschlag im Umfeld der Stahlwerke läuft ein eigenes Änderungsverfahren der bestehenden Genehmigung. Der Schrottschlag erfolgt nicht durch die Stahlwerke selbst, sondern einen eigenständigen Betrieb und ist insofern gesondert zu betrachten. Im Rahmen der Genehmigung muss auch eine Schallprognose vorgelegt werden.
47	Industrie, Gewerbe, Häfen	671	Die jetzige Lärmbelastung in der Garlstedter Straße ist bereits weit über der gesetzlichen Belastungsgrenze, besonders in der Nacht. Schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich, das beeinträchtigt die Lebensqualität erheblich. Je nach Windrichtung ist der Lärm selbst durch geschlossene Fenster zu hören! Die Quellen sind bekannt, trotzdem wird den Bürgern weiter Lärmemissionen zugemutet. Das muss ein Ende haben! Es ist dringend Lärmschutzmaßnahmen zu planen! Bitte keine Bahnwerkstatt!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln.
48	Industrie, Gewerbe, Häfen	672	Stahlumschlag für Acelor, grüner Strom mittels Lichtbogenöfen nein Danke. Nicht ohne Lärmschutzkonzept!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bei der Transformation der Stahlwerke wird auch das Thema Lärm betrachtet. Der Umschlag des für den Betrieb benötigten Schrotts erfolgt durch ein eigenständiges Unternehmen und läuft daher in einem eigenständigen Verfahren. Auch hier ist eine Lärmprognose im Genehmigungsverfahren vorzulegen, aus der sich weitere Anforderungen ergeben können.
49	Ruhige Gebiete	629	Da die Lärmsanierung an der Autobahn A27 erst in einigen Jahren stattfinden wird, sollten sofort durch kostengünstige und einfache straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen "durch § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen" getroffen werden. Die ruhigen Gebiete "Ruhiger Landschaftsraum" / "Ruhiger Stadtraum" der Rhododendronpark und der Achterdieksee profitieren sofort ohne jahrelange Lärmsanierungsentscheidungen mit den entsprechenden Maßnahmen an der A27 warten zu müssen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Abschnitt 6.2.1 des Entwurfs zum LAP wird sehr ausführlich am Beispiel Tempo 30 dargestellt, welche Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen zu erfüllen sind. Aus Erfahrung muss leider gesagt werden, dass die Hürden für eine Ausweisung deutlich höher sind als im Beitrag geschildert.
50	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	621	Zu 12.4 Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitungen: Mir fehlen jegliche baulichen Maßnahmen. In modernen Ländern wie Frankreich oder den Niederlanden wird man mithilfe von Schwellen regelmäßig an eine einzuhaltenen Geschwindigkeit erinnert - sonst drohen Schäden am Fahrzeug. Diese Schwellen sind in moderner Bauart auch keine Lärmquellen mehr. Warum geht die Stadt nicht auf Lärmblitzer ein? In Wohngebieten sollte diese in gewisser Höhe regelmäßig installiert sein.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Themen Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitung sind kein Thema der Lärmaktionsplanung. Das derzeitige Vorgehen wird lediglich, wie die anderen Themen in Kapitel 12, informativ beschrieben. Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben. Lärmblitzer in Verbindung mit konkreten Strafen sind nach unserem Kenntnisstand z. B. aus Gründen des Datenschutzes in Deutschland aktuell nicht möglich. Es gab eine Testphase in Berlin mit einem in Frankreich verwendeten System, das über die Nummernschilderkennung direkt Fahrzeugdaten bei der Zulassungsstelle abfragen darf und darüber Verstöße feststellen kann. Aktuell ist die dauerhafte Anwendung eines solchen Systems nicht möglich.
51	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	626 (Antwort auf Nr. 621)	Das kann ich nur unterstützen. Auch in Wohngebieten sind Raser/Poser geschwindigkeitsüberschreitend unterwegs (Beispiel Pappelstraße) und sorgen für extremen Lärm. Bauliche Maßnahmen wie o.g. könnten diese davon abhalten.	siehe oben
52	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	637	Ich schließe mich diesen Kommentaren an. Die Malerstraße in Bremen Hastedt wird, seit dem DHL ins ehemalige Max Bahr Gebäude hinter der Esso Tankstelle Stresmannstrasse gezogen ist, als Rennstrecke genutzt. Hier wurde seit 25 Jahren nicht geblitzt. Auch die schweren LKWs mit Ladungen für das Verteilzentrum fahren keine 50 km/h mehr, wenn die Ampeln auf grün stehen, sodass von einer sehr hohen Lärmbelastung zu sprechen ist.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.
53	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	667	Die Konsul-Smidt Straße in der Überseestadt ist so konzipiert, dass sie als Rennstrecke genutzt wird. Radio Bremen berichtet mit O-Ton eines Rasers von diesem potentiell tödlichen Verhalten, als ginge es um ein nettes Hobby nach der Arbeit, um sich abzureagieren und auch das Fahrverhalten in der Nähe der angrenzenden Schulen und letztlich auch das Parkverhalten dokumentiert, wenn dieser neue Stadtteil gehört - den Autofahrern, natürlich ohne von der Polizei belästigt zu werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.
54	Straßenverkehr	E-Mail-Eingang	Guten Tag, ergänzend zu den bereits eingereichten Beiträgen aus Strom möchte ich auf das nicht einhaltene Überholverbot hinweisen. Das gewaltige beschleunigen beim Überholen an Kurven wie Höhe Köhler Brücke, Feuerwehr, Stellfeldsweg, Kartoffel-Kiste etc. machen den Lärm unerträglich. Nicht nur die LKWs, auch Motorradfahrer erzeugen einen gewaltigen Lärm, was vor allem im Sommer an Sonntagen spürbar ist. Zu dem ist die Straße zu schmal für die heutigen Autos und LKWs. Seitenstreifen werden regelrecht zerstört, wenn sich LKWs queren. Es muss zeitnah eine Lösung her, um den starken Verkehrsstrom zu verringern und den Pegel zu reduzieren um Schäden an Haus und Mensch zu vermeiden. Herzliche Grüße, eine Stromerin	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung und zu Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
55	Straßenverkehr	E-Mail-Eingang	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich als Bürger der Stadt Bremen aus meiner Sicht wichtige Punkte anführen, welche helfen würden, die Belastungen der Lärmemission zu verringern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts sowie Tempolimit 120 auf Autobahnen. Hierdurch wird nicht nur der Verkehrslärm deutlich reduziert, was durch zahlreiche Studien nachgewiesen wurde, sondern auch die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Dies muss das mittelfristige Ziel sein, auch um unter anderem die "VisionZero" (keine Verkehrstoten mehr), welche ja das europäische Ziel bis 2030 ist, zu erreichen. - Ausbau, aber vor allem die Instandsetzung von Radwegen. Ich selber fahre gerne Rad, der ein oder andere Fahrradweg ist aber wirklich eine Zumutung. Neue Prestigeprojekte sind nachvollziehbar, aber auch das bereits vorhandene Wegenetz muss in einem guten bzw. sehr guten Zustand sein, damit die Menschen diese auch gerne nutzen. Dies führt dann auch dazu, dass das Auto sicherlich mal stehen gelassen wird. - Bremen sollte sich unter anderem über den Bundesrat dafür einsetzen, dass die Bußgelder im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitung bzw. der unnötigen Lärmbelastung durch oftmals unerlaubte technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen, deutlich erhöht werden. Maßstab sollten hier Länder wie Norwegen oder Österreich sein. Wenn ich monatlich die Meldungen der Polizei lese, in welchen von Geschwindigkeiten von 130 km/h innerorts gesprochen wird, frage ich mich, warum solche Leute nur im Verhältnis lächerliche Strafgebühren erwarten. Diese müssen um ein Vielfaches erhöht werden, um entsprechend abzuschrecken. - Bremen sollte sich weiterhin dafür einsetzen, dass Fahrzeuge nur noch so laut sein dürfen, wie für den Betrieb erforderlich. Wie kann es sein, dass man sich seit Jahren immer wieder über irgendwelche illegalen technischen Umbauten an Fahrzeugen ärgern muss (insbesondere die Polizei), anstatt solche Einbauten unter Androhung horrender Strafen komplett zu verbieten? Jeder Fahrzeughalter sollte über einen Stichtag informiert werden, ab welchem sämtliche nachträglichen Einbauten umfassende Strafzahlungen von zum Beispiel 10.000 Euro zur Folge haben. Ich bin mir sicher, dass sich dieses Problem innerhalb kürzester Zeit erledigt haben wird. - Bremen sollte sich dafür einsetzen, dass das bereits erfolgte Verbot für den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahre 2035 auch für den Betrieb von Motorrädern und Zeikrafträdern gilt. <p>Gerade diese Fahrzeuge sind oftmals besonders laut, auch durch viele illegale Umbauten an den Fahrzeugen. Es ist nicht mehr zeitgemäß, dass vereinzelte Motorradfahrer wegen vermeintlicher "Emotionen" tausenden von anderen Menschen mit ihren Maschinen und deren Lärm auf die Nerven gehen. Mit ist natürlich bewusst, dass es nicht von jedem als Lärm empfunden wird, Studien und Befragungen ergeben aber regelmäßig, dass sich die Mehrheit der Menschen von diesen Geräuschen deutlich gestört fühlt. - In besonders belasteten Straßen sollte es eine Förderung für den Einbau von Fenstern mit erhöhten Schallschutzklassen geben.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Straßen, die häufig von "Autorennern" betroffen sind, sollten bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um dies zu verhindern. In der Ludwig-Roselius-Allee gibt es dieses Problem seit Jahren und seit Jahren wird nichts, aber auch gar nichts dagegen getan. Hier könnte man zum Beispiel abwechselnd die Fahrstreifen und einen Grünstreifen unterbrechen, sodass sich die mögliche Geschwindigkeit sowieso reduziert. - Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität. Dadurch erhöht sich die Bereitschaft eines Elektroautos, welche wiederum in niedrigeren Geschwindigkeiten, insbesondere in der Beschleunigungsphase, in der Regel deutlich leiser sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. - Schnellstmögliche Wiedereinführung der Sondergruppe der Polizei im Bereich der Verkehrsdelikte. Ein Problem, welches offensichtlich viele tausende Bürger betrifft, erfährt hierdurch wieder die angebrachte Aufmerksamkeit. - Stetige Elektrifizierung der städtischen Betriebe (BSAG) etc. <p>Natürlich ist mir bewusst, dass viele Punkte erst einmal finanziert werden müssen. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Lärmbelastung aber auf viele Millionen Menschen in Deutschland teilweise erhebliche negative Auswirkungen hat, muss weiter an diesem Thema gearbeitet werden. Am Ende des Tages erhöhen diese Maßnahmen die Lebensqualität vieler Menschen in diesem Land und in Bremen und schränken nur einige wenige Menschen in ihrer "Freiheit" ein.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Lärmaktionsplan ist Aufgabe der Stadtgemeinde Bremen. Viele der Forderungen betreffen aber die Initiative bei der Änderung von Bundesgesetzen. Diese Initiativen könnten nur auf Ebene des Landes eingebracht werden und sind daher kein Thema der Lärmaktionsplanung. Die konkreten Forderungen zur Änderung der Gesetzgebung werden zur Kenntnis an die zuständigen Ressorts Verkehr und Inneres gegeben.</p> <p>Förderungen zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2024 nicht vorgesehen. Siehe dazu Kapitel 6.2.3 des Entwurfs.</p> <p>Bremen setzt sich wie andere Städte und Gemeindem unter dem Titel "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" für eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ein. Hierzu bedarf es allerdings weitere Unterstützung durch die Bundesgesetzgebung, die in der aktuellen Legislaturperiode nicht mehr realistisch erscheint.</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezüglich der Geschwindigkeitsanpassung hängt es noch an der Novelle der Straßenverkehrsordnung. Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes wurde im Juni 2024 beschlossen. Diese muss noch in die Straßenverkehrsordnung implementiert werden. - Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird sich zeitnah dynamisch entwickeln. - Eine Übersicht von bestehenden und geplanten Ladepunkten gibt es hier: https://geoportal.bremen.de/geoportal/?layerIDs=410_1,400_1,11,10347&visibility=true,true,true,true&transparency=0,0,0,0&center=486320,5883835&zoomlevel=3 - Bezüglich der Elektrifizierung der städtischen Betriebe (BSAG): Wir sind dabei mit der BSAG ein Elektrobuskonzept zu erarbeiten. <p>Der Senator für Inneres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur schnellstmöglichen Wiedereinführung der Sondergruppe der Polizei im Bereich der Verkehrsdelikte: Um die Verantwortlichen der Raser- und Poserszene zu entdecken und Verkehrsverstöße individuell und konsequent zu ahnden, setzt die Polizei Bremen Zivilfahrzeuge und Geschwindigkeitsmessgeräte ein. <p>Die Expertinnen und Experten der Verkehrsüberwachung sind stadtwweit auf den Straßen im Einsatz und werden dabei vom Einsatzdienst unterstützt. Darüber hinaus führt die Polizei Bremen zielgerichtete, mobile Verkehrskontrollen durch. Die Bekämpfung von Kraftfahrzeugrennen, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Autoposing dient damit auch der Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle.</p> <p>Bremer Straßenbahn AG: Zur stetigen Elektrifizierung der Städtischen Betriebe (BSAG): Nachhaltige elektrische Mobilität hat bei der Bremer Straßenbahn AG eine mehr als 100-jährige Tradition. Bereits so lange werden unsere Straßenbahnen mit elektrischer Energie angetrieben. Ein wichtiger Punkt ist darüber hinaus, woher die eingesetzte Energie stammt. So fahren schon seit 2010 alle elektrisch betriebenen Fahrzeuge der BSAG mit Ökostrom. Vor einiger Zeit hat die BSAG nun auch damit begonnen, ihre Busflotte auf batteriebetriebene Fahrzeuge umzustellen. Dieser Prozess wird in den kommenden Jahren verstärkt vorangetrieben. Schon heute sind bei der BSAG 20 Elektrobusse im Einsatz – sogenannte Solobusse, Zweiaxler mit einer Länge von 12 Metern. Weitere 50 Elektrobusse wurden im vergangenen Jahr bestellt. Dabei handelt es sich um Gelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern. Sie werden voraussichtlich im Jahr 2025 an die BSAG geliefert, gehen dann nach und nach in den Betrieb und ersetzen Busse mit konventionellem Antrieb. Für die 20 bereits eingesetzten Busse wurde eine Ladeinfrastruktur beim BSAG-Zentrum in der Neustadt und auf dem Betriebshof Vahr aufgebaut. Der Ausbau dieser Anlagen ist ein wichtiger Schritt beim Umstieg auf saubere Antriebe. Die zusätzlichen 50 elektrisch betriebenen Gelenkbusse werden künftig vom BSAG-Betriebshof in Bremen-Nord aus eingesetzt. Dieser wird derzeit modernisiert und auf die Anforderungen der Elektromobilität umgerüstet. Neben der Schaffung von Versorgungsleitungen und der Ladeinfrastruktur bedeutet dies auch die Anpassung der Werkstatt und die Schulung der Mitarbeitenden für die Arbeit an und mit Elektrobussen. Die BSAG ist also auf dem Weg, bis Mitte der 2030er-Jahre ein »rein elektrisches Unternehmen« zu werden, so das ehrgeizige Ziel. Das betrifft auch den Fuhrpark abseits der Busse und Bahnen. Bereits heute umfasst der betriebliche Fuhrpark zum Beispiel zahlreiche Fahrzeuge mit Elektromotor.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
56	Industrie, Gewerbe, Häfen	E-Mail-Eingang	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Oslebshausen leidet wie kein zweiter Ortsteil Bremens unter einer erheblichen Lärmbelastung, die hauptsächlich auf die umliegenden Industriegebiete und Häfen zurückzuführen ist. Diese Belastung hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bewohner und erfordert dringend Maßnahmen zur Lärminderung. Trotz der seit zwei Jahrzehnten bestehenden EU-Umgebungs-lärmrichtlinie hat die Stadt Bremen es versäumt, strengere Auslösewerte für einen Lärminderungsplan festzulegen, was die Situation weiter verschärft.</p> <p>Lärmbelastung durch Industrie und Häfen: Oslebshausen ist von Industriegebieten und Häfen umgeben, die eine kontinuierliche Geräuschquelle darstellen. Der Lärm, der von den Betrieben, Lagerstätten und dem Verkehr in diesen Gebieten erzeugt wird, ist tagsüber und nachts allgegenwärtig. Dieser anhaltende Lärm beeinträchtigt nicht nur den Schlaf und die Erholung der Anwohner, sondern wirkt sich auch negativ auf ihre Gesundheit aus, indem er Stress und andere gesundheitliche Probleme verursacht.</p> <p>Mangel an strengeren Auslösewerten für einen Lärminderungsplan: Trotz der seit 20 Jahren bestehenden EU-Umgebungs-lärmrichtlinie hat die Stadt Bremen keine strengeren Auslösewerte für einen Lärminderungsplan festgelegt. Gemäß dieser Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Lärmkarten zu erstellen und Aktionspläne zur Lärminderung zu entwickeln, wenn bestimmte Lärmpegel überschritten werden. Die Tatsache, dass Bremen diese Auslösewerte nicht strenger definiert hat, zeigt einen Mangel an Verantwortung für die Verbesserung der Lärmsituation in Oslebshausen. Nach wie vor wird an einem Auslösewert von 55 db nachts festgehalten, obwohl wesentlich niedrigere Werte vom Bundesumweltamt empfohlen werden. Dass Bremen es nicht geschafft hat, diese Werte innerhalb von 20 Jahren zu korrigieren, ist ein Armutszeugnis!</p> <p>Auswirkungen auf die Lebensqualität: Die hohe Lärmbelastung in Oslebshausen beeinträchtigt die Lebensqualität der Bewohner erheblich. Der konstante Lärm stört nicht nur die Ruhe und Entspannung zu Hause, sondern erschwert auch die Konzentration bei der Arbeit und in der Schule. Darüber hinaus wirkt sich der Lärm negativ auf die Gesundheit der Bewohner des Ortsteils aus. So ist die Lebenserwartung in Gröpelingen signifikant erheblich kürzer als in wohlhabenden Bremer Stadtteilen.</p> <p>Dringende Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärminderung: Angesichts der immensen Lärmbelastung und der Untätigkeit der Stadt Bremen ist es dringend erforderlich, Maßnahmen zur Lärminderung in Oslebshausen einzuleiten. Dazu gehört die Festlegung strengerer Auslösewerte für einen Lärminderungsplan gemäß den EU-Richtlinien sowie die Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms aus Industriegebieten und Häfen. Dies könnte die Installation von Lärmschutzwänden, die Optimierung von Verkehrsrouten und die Förderung von Lärminderungsmaßnahmen in den betroffenen Betrieben umfassen. Ich fordere hiermit auch dringend ein adäquates Baurecht im Bereich der Häfen zu schaffen, wie im Lärmaktionsplan als Option vorgeschlagen wird. Dies ist seit Jahren eine Kernforderung des Stadtteilbeirates Gröpelingen und der Bürgerinitiative Oslebshausen und würde endlich Handlungsmöglichkeiten eröffnen, nachhaltig etwas an der Lärmbelastung des Ortsteils zu verändern.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Feste Auslöseschwellwerte für Maßnahmen gibt es nicht. In vorherigen Lärmaktionsplänen wurde die Schwelle von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht in Anlehnung an die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen gewählt, ab der sich aufgrund der sehr hohen Lärmpegel in einer Großstadt wie Bremen auf Maßnahmen zur Entlastung konzentriert wurde. Diese Konzentration auf die am stärksten von Lärm betroffenen Personen gilt weiterhin.</p> <p>Die Ausführungen in Kapitel 9.2. zeigen die Komplexität der Lärmproblematik in Oslebshausen auf. Die Lärmmessungen unseres Hauses auf dem Diako-Krankenhaus als auch auf dem Gebäudekomplex Wohlers Eichen beschreiben, dass mit Ausnahme der Zeiten mit nächtlichem Schrottschlag keine Einzellärmquelle dominiert. Die gemessenen Lärmpegel unterhalb der von ihnen als Auslösewerte beschriebenen Werte stellen die Summe aller vorhandenen Lärmquellen dar. Dies sind insbesondere der Straßen-, Schienen- und Gewerbelärm. Eingriffsmöglichkeiten ergeben sich beim Gewerbelärm beim Nachweis konkreter Überschreitungen einzelner Betriebe. An Bestandsstraßen sind die Möglichkeiten mit Tempo 30 an Straßen der Stadtgemeinde und freiwilliger Lärmsanierung an Autobahnen des Bundes ebenfalls begrenzt.</p> <p>Es gab bereits zahlreiche Gespräche mit verschiedenen Ressorts und anderen Bundesländern zur Gesamtsituation in Oslebshausen. Auf Basis des Immissionschutzrechtes sehen wir nur begrenzte Möglichkeiten Maßnahmen zu ergreifen. Ziel des in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs dargestellten Austausches Ansiedlungsstrategien wäre die Prüfung von Maßnahmen außerhalb des Immissionschutzrechtes z. B. über die Bauleitplanung oder wirtschaftliche Förderungen.</p>

Kommentar-ID*

Die einzelnen Kommentare wurden in DIPAS <https://lap2.beteiligung.bremen.de> unter der angegebenen Nummer eingebracht.

Stellungnahmen von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Stellungnahme Stadtteilbeirat Borgfeld

Der Beirat Borgfeld nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Burglesum

Der Beirat Burglesum nimmt den Lärmaktionsplan mit dem Hinweis, dass es kritisch betrachtet werden müsse, dass nur theoretischer Lärm ermittelt wurde, zur Kenntnis. Der Beirat ist aufgrund der vorgestellten Methoden jedoch ernüchtert, da viele individuell Fälle in dieser Form nicht betrachtet werden.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Findorff

Der Fachausschuss „Bau, Umwelt, Klima und Verkehr“ des Stadtteilbeirates Findorff nimmt die im Betreff genannte Angelegenheit zur Kenntnis.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Gröpelingen

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen möge beschließen:

- 1. Die Lärmaktionsplanung wird im vorliegenden Entwurf vom 04.04.2024 als unzureichend für den Stadtteil Gröpelingen - insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen - abgelehnt.**
- 2. Der Senat wird aufgefordert eine Entwicklungsstrategie für Gröpelingen zu entwickeln, die zu einer Sozial-, Umwelt- und Ökonomiegerechtigkeit innerhalb der nächsten 5 Jahre führt.**
- 3. Der Senat wird aufgefordert die große Anzahl anlaufenden Planungen zu Stahlwerken, Schrottschlag, Bahnwerkstatt etc. sowie den in Fertigstellung begriffenen Projekten wie A 281, Klärschlammverbrennungsanlage etc. zusammen mit dem Lärmaktionsplan mit dem Ziel abzustimmen, langfristig – also innerhalb der nächsten fünf Jahre - einen maximalen nächtlichen Geräuschpegel von 40 db(A) entsprechend der Empfehlung des Sachverständigenrats für Umweltfragen einzuhalten.**
- 4. Der Senat wird aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Lärminderung für die kommenden fünf Jahre zu benennen, zu planen und zu beschließen und insbesondere mit der mit der Lärmsanierung des Ortsteils Oslebshausen umgehend zu beginnen.**
- 5. Der Senat wird aufgefordert Verhandlungen mit der Firma ArcelorMittal vor dem Hintergrund der gewährten Subventionen und der Firma Alstom angesichts der Vermietung der Flächen zur Einrichtung des EBN-Servicecenters zu führen, für bessere Immissionswerte zu sorgen, als sie rechtlich vorgeschrieben sind.**
- 5. Der Senat wird aufgefordert, des Weiteren die im folgenden aufgeführten 22 Forderungen umzusetzen.**

Begründung:

Ziel der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 –
also vor nunmehr 22 Jahren - ist neben der Bewertung vor allem die Bekämpfung von

Umgebungsärm. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Bremen (Vierte Stufe) mit Stand vom 04.03.2024 steht „Lärmaktionspläne haben das Ziel, durch konkrete Maßnahmen die Lärmsituation in einer Stadt zu verbessern und die Lärmbelastung der Bewohner:innen zu reduzieren. (...) Umgebungsärm bezeichnet nach §47b BImSchG „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Bereits einer „Belästigung“ soll demnach wirksam entgegengewirkt werden. Die Belästigung als geringste der möglichen Auswirkungen wird wie folgt beschrieben: „Sie ist eine der häufigsten Reaktionen auf Lärm und wird als eine Stressreaktion beschrieben, die ein breites Spektrum an negativen Gefühlen umfasst, darunter Störung, Unzufriedenheit, Kummer, Unmut, Irritation und Belästigung. Die individuelle Reaktion auf Lärm hängt nicht nur vom Expositions-niveau, sondern auch von kontextuellen, situativen und persönlichen Faktoren ab. Lärm kann physiologische Stressreaktionen auslösen, die langfristig die Entwicklung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zur Folge haben können.“ Schlimmere Auswirkungen sind „Schlafstörungen“, „Herz-Kreislauf und metabolische Auswirkungen“ und „Kognitive Auswirkungen bei Kindern“. „Ebenfalls wird vermutet, dass lärmbedingter psychischer Stress Atemwegserkrankungen verschlimmern kann. Auch ernsthafte psychische Gesundheitsprobleme wie Depressionen und Angstzustände, aber auch körperliche Inaktivität werden mit Lärm in Verbindung gebracht. Daneben wurden Zusammenhänge zwischen Verkehrslärm und Lebensstilfaktoren, wie Rauchen, Alkoholkonsum oder Medikamenteneinnahme berichtet.“

Konkret für Gröpelingen hat die damalige Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz in ihrem Landesgesundheitsbericht Bremen für das Jahr 2019 festgestellt, dass dies der Bremer Stadtteil, mit der geringsten durchschnittlichen Lebenserwartung sowohl bei Frauen (79,7 Jahre) als auch bei Männern (74,2 Jahre) ist. Die durchschnittliche Lebenserwartung in Schwachhausen ist bei Frauen (85,6 Jahre) und Männern (81,4 Jahre) jeweils am höchsten. Diese Verteilung hat sicherlich und unbestritten viele mögliche Ursachen. Die Lärmexposition der Ortsteile von Gröpelingen gehört jedoch sicherlich dazu.

AUSLÖSEWERTE

Auch verweist der Lärmaktionsplan auf die WHO-Leitlinie und deren Zielwerte mit der Tabelle 2.

Tabelle 2: Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungsärm [3]

	Straßenverkehr	Schienenverkehr	Flugverkehr
L _{DEN}	53 dB	54 dB	45 dB
L _{Night}	45 dB	44 dB	40 dB

Sowie auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen, der bereits 2004 – also vor nunmehr 20 Jahren – die in Tabelle 3 dargestellten Auslösekriterien empfohlen hat. Diese zeigen einen definierten Pfad von Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen zur Vermeidung von Belästigungen auf.

Tabelle 3: Vom Sachverständigenrat empfohlene Auslösekriterien

	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)

Unabhängig davon, welche präzise Definition für die Begriffe „kurzfristig“, „mittelfristig“ und „langfristig“ angenommen wird, kann davon ausgegangen werden, dass nach 20 Jahren die langfristigen Ziele erreicht werden sollten. Dies wären für den Gesamttageszeitraum 50 db(A) und für den definierten Nachtzeitraum von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens 40 db(A).

Die von der Stadtgemeinde Bremen unverändert auch in diesem Lärmaktionsplan belassenen Auslöseschwellenwerte von 65 db(A) für den Gesamttageszeitraum und 55 db(A) für den Nachtzeitraum sind nach Ablauf von über 20 Jahren zeitlich überkommen und müssen dringend um jeweils 15 db(A) abgesenkt werden.

1. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan einen konkreten zeitlichen Pfad mit Angabe von verbindlichen Jahreszahlen und einheitlichen Auslösewerten festlegt, wie die Vorgaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen und der WHO umgesetzt werden.

Konkret müssen beim vorliegenden Lärmaktionsplan nach über 20 Jahren EU-Umgebungslärmrichtlinie die Werte von ganztags 50 db(A) und nachts 40 db(A) als Auslösewerte anerkannt werden.

KEIN ERKENNTNISPROBLEM

Die Stadt Bremen hat demnach kein Erkenntnisproblem. Vielmehr hat sie ein Umsetzungsproblem die langfristigen Ziele der WHO und des Sachverständigenrats für Umweltfragen aus dem Jahr 2004 umzusetzen. Die Umsetzungsprobleme resultieren aus Sicht

des Stadtteilbeirats Gröpelingen:

- Haushaltsnotlage (falsche Priorisierung der Finanzmittel),
- unzureichende Abstimmung zwischen den verschiedenen Ressorts sowie das Weiterreichen der Verantwortlichkeit,
- kein politischer Wille zur Herbeiführung einer gerechten städtebaulichen Planung mittels Bebauungsplänen und einer Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) in diesen,
- kein politischer Wille (mehr) zur Nutzung von städtischen Grundstücke zur Einrichtung beispielsweise einer „Grünen Pufferzone“ in Form von Waldausgleichsflächen zur Herbeiführung einer städtebaulichen Befriedung zwischen Wohn- und Industriebereichen,
- kein politischer Wille zur verbindlichen Operationalisierung von konkreten Terminen und Maßnahmen, um die Lärmsituation in Bremen zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren.

2. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine konkrete Strategie festlegt, wie die Zusammenarbeit der Ressorts mit dem Ziel des Lärmschutzes effektiv und effizient gestaltet wird und wie die sehr gute Verhandlungsposition der Stadt Bremen bzw. des Landes Bremen als Grundstückseigentümersin und/oder Subventionsgeberin genutzt wird, um Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche weit hinausgehen.

3. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, seine Verhandlungsposition sowohl bei der Überlassung der Fläche für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) als auch bei der Gewährung der Subvention an die Stahlwerke (ArcelorMittal) zu nutzen, um konkrete Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche Maß weit hinausgehen.

4. Mit Priorität allerdings fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass die für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) vorgesehenen Flächen,

wie in Teilen bereits in der Planaufstellung zum Bebauungsplan 2434 beschlossen und in Teilen im aktuell gültigen Flächennutzungsplan hinterlegt, als „Grüne Pufferzone“ in Form einer Ausweisung als Wald zur Umsetzung kommen und der Senat insofern sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag 2019-2023 endlich einlöst.

5. Außerdem fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass er die übrigen oben angeführten Umsetzungsprobleme unmittelbar abhilft.

MANGELNDE TRANSPARENZ

Dem Stadtteilbeirat Gröpelingen war es nicht möglich, über die im Lärmaktionsplan angegebenen Aussagen hinaus – vergleiche Tabellen 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 und 20 – konkret die Anzahl der „Belasteten“ sowie die Namen der betroffenen schützenswerten Einrichtungen herauszulesen.

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen benötigt, Aussagen, zu den einzelnen Ortsteilen (Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen) sowie auch noch kleinteiliger in den Mikrolagen zur Anzahl der „Belasteten“ sowie die konkrete Benennung der als „Belastete“ geltenden Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäuser.

Nur aufgrund einer derartigen transparenten Darstellung kann der Stadtteilbeirat sich eine Meinung über die Betroffenheit der Ortsteile im eigentlichen sowie im Vergleich zu anderen Ortsteilen bilden.

6. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine Aufstellung der Tabellen 4 bis 20 mit Angaben zu den Belasteten Menschen, Wohnungen, Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern sowie der konkreten namentlichen Benennung der Belasteten Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern aufgeteilt nach den Ortsteilen Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen als Anlage aufführt und dem Stadtteilbeirat zur Verfügung stellt.

7. Insbesondere fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen ausführliche Informationen zur Belastung der Schule Auf den Heuen, der Kindertagesstätte Auf den Heuen und des Diako-Krankenhauses.

MANGELHAFT E ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen sieht die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung kritisch. Die Ziele einer breiten Beteiligung wurden offenbar verfehlt. Bei einer Bevölkerung von über 550.000 Menschen und einer Anzahl von extrem Belasteten, die ausweislich der Tabellen 4 bis 20, bei über 100.000 Menschen liegt, sind gerade einmal 469 Beiträge (entspricht nur etwa 0.08% der Bevölkerung) bei weitem nicht hinreichend.

Eine wirkliche Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde offenbar nicht erreicht. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft muss die Vorgehensweise zur Erreichung einer Mitwirkung der Bevölkerung überdenken und überarbeiten. Beispielsweise könnte zusätzlich eine repräsentative Stichprobe strukturiert interviewt werden. Auch ist es notwendig, sprachliche und andere Barrieren zu überwinden, die es den in Oslebshausen lebenden Menschen oft erschweren, ihre Bedürfnisse zu artikulieren. Dies würde eine echte Teilhabe am politischen Prozess und an der Öffentlichkeitsarbeit ermöglichen.

Ebenso wären die Stadtteilbeiräte demnächst strukturiert in Form von Interviews einzubinden. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen nimmt irritiert zur Kenntnis, dass dieser in der abgelaufenen Legislaturperiode keine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abgegeben habe.

8. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen kritisiert die mangelhafte Öffentlichkeitsbeteiligung und fordert eine Verbesserung der Prozesse und ein Überdenken der Vorgehensweise. Insbesondere sind die Stadtteilbeiräte in einem strukturierten Format einzubinden.

MANGELNDE UMSETZUNG POLITISCHER VERSPRECHEN IM LÄRMAKTIONSPLAN

Der im Stadtteil Gröpelingen am stärksten mit Lärm belastete Ortsteil ist Oslebshausen. Bereits heute gibt es eine enorme Lärm-Vorbelastung, die in den Lärmkarten (zum Teil) abgebildet wird.

Mit breitem Konsens und fraktionsübergreifend erkennen sowohl die Regierungsfractionen als auch die Oppositionsparteien an, dass der Ortsteil Oslebshausen in einem besonders intensiven Maße mit schädlichen Immissionen, wie Lärm, Feinstaub, Müll und üblen Gerüchen, belastet ist.

Daher wird auch fraktionsübergreifend wie auch aus der Exekutive heraus gefordert, den Ortsteil Oslebshausen zu entlasten. Diesen politischen Willen bildet der vorliegende Lärmaktionsplan nicht ab. So gibt es keine konkreten Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Ortsteils Oslebshausen in den kommenden Jahren führen werden.

Beispielhafte Belege politischer Aussagen sind:

- Koalitionsvertrag 2019-2023: „Wir stellen sicher, dass es vor Ort [Oslebshausen] keine zusätzliche geruchliche Belästigung für die Bevölkerung gibt und dass der Stadtteil durch Maßnahmen in den Bereichen Müll, Verkehr und Lärm entlastet wird.“
- Koalitionsvertrag 2023-2027: „vor der Entscheidung über den Ort für die geplante Bahnwerkstatt eine verlässliche Auskunft der DB einholen, ob sie aus ihrem Flächenbesitz eine alternative Fläche zur Verfügung stellen würde.“
- Drs 20/392 S: „Bei Bau und Inbetriebnahme der Anlage muss aber sichergestellt werden, dass sich die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner im Ortsteil Oslebshausen nicht weiter erhöhen und das Quartier insgesamt durch flankierende Maßnahmen in den Bereichen Müll, Verkehr und Lärm entlastet, aber auch durch zusätzliche Maßnahmen aufgewertet wird.“
- Stadtbürgerschaft 26.01.2021: Beispielhaft Abgeordneter Saxe: „ Aus diesem Grund sind wir sehr gefordert, das Thema Bahnwerkstatt gerade in der Nähe eines Wohngebiets, Wohlers Eichen, sehr sorgfältig abzuwägen, damit sie nicht das Gefühl haben, dass sie bei jeder Entscheidung, die wir fällen, immer das Nachsehen haben, sondern damit sie entweder sehen, es hat einen guten Grund, dass wir das machen, oder auch, dass wir Alternativen abwägen, und zwar ernsthaft abwägen.“ sowie Senatorin Dr. Schaefer: „,dass wir sie ernst nehmen und dass wir uns um ihre Probleme kümmern und dass Oslebshausen auch deutlich mehr entlastet wird, dass es mehr Lärmschutz gibt, dass es mehr Sauberkeit gibt und dass es auch eine höhere Luftreinhaltung gibt.“
- Landtag 26.01.2023: Senatorin Dr. Schaefer: „Wir werden uns übrigens das Thema Lärmschutz sehr genau angucken, das ist ja das, was in Oslebshausen auch so eine große Rolle spielt.“

Während zu den Kapiteln 6 Straßenverkehr, 7 Schienenverkehr und 8 Luftverkehr Maßnahmen und/oder Strategien entwickelt und beschrieben wurden, findet sich zum Kapitel 9 Industrie, Gewerbe, Häfen nichts Vergleichbares. Auch ist kritisch anzumerken, dass es zwar fachliche Unterarbeitsgruppen zum Straßenverkehr, zum Schienenverkehr und zu ruhigen Gebieten gab, zum für Gröpelingen sehr wichtigen Themenkomplex Industrie, Gewerbe und Häfen hingegen nicht. Es ist zu vermuten, dass es auch aus diesem Grund keine Strategie zur Verbesserung der Lärmsituation in Oslebshausen gibt.

9. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat, dass die *Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft Terminplan und Maßnahmenpaket mit dem Stadtteilbeirat zeitnahe abstimmt.*

UNBERÜCKSICHTIGTE FERTIGSTELLUNGEN UND HINZUKOMMENDE PROJEKTE

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen vermutet, dass die Lärmkartierungen 2022 bereits im Jahr 2022 bekannte bzw. absehbare Projekte als zeitlich nachgelagerten Fertigstellungen mit jeweils enormen Auswirkungen auf die Lärmkulisse nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt haben.

Insofern ist eine Anpassung der Lärmkartierung dringend geboten. Im Einzelnen und nicht abschließend sind es die folgenden Projekte bzw. absehbaren Fertigstellungen und Inbetriebnahmen:

A 281: Der Wesertunnel ist im Bau und der Ringschluss wird bis 2029 fertiggestellt. Es kommt dann zu einer enormen Verkehrsverschiebung von der A 27 zur A 281. Erwartet werden 55.000 Kfz/Tag – mehr als doppelt so viel, wie geplant.

Eisenbahnstrecke 1422: Das Stahlwerk wird das dreifache an Schrott beziehen, als bisher. Ein signifikanter Teil wird über das Gleis 1422 zugeführt werden. Weiterhin wird eine enorme Menge an Eisenschwamm vom Stahlwerk Bremen zum Stahlwerk Eisenhüttenstadt ebenfalls über das Gleis 1422 transportiert werden. Auch ist davon auszugehen, dass die Produkte des Stahlwerks verstärkt über die Bahn transportiert werden.

Klarschlammverbrennungsanlage: Die Klarschlammverbrennungsanlage wird aktuell in Betrieb genommen. Die Messungen von Lärmkontor auf dem Diako (2021) und Wohlers Eichen (2023) haben die Lärmemissionen nicht berücksichtigen können.

Stahlwerk Arcelor Mittal: Das Stahlwerk wird einen sehr großen Schrottplatz einrichten, wo es zu Sortier- und Ladevorgängen auch nachts kommen wird. Zur genauen Lage des Schrottplatzes liegen aktuell widersprüchliche Informationen vor. In Abhängigkeit der Lage kann es zu ganz enormen Belastungen des Ortsteils Oslebshausen kommen.

Weiterhin kommt zu einem Schrottschlag mit enormen Mengen am Weserport 1. Der Umschlag von Schrott bei TSR dürfte entgegen politischer Versprechungen aufgrund des Bedarfs des Stahlwerks vermutlich erhalten bleiben.

Weiterhin wird eine Anlage zum Schiffsrecycling vermutlich in den Industriehäfen geplant.

Energieknoten Bremen: Einrichtung einer Offshore Netzanbindung mit 525 kV Erdkabel und Konverter sowie eines 110 kV Umspannwerk mit Betriebsgebäude und Frei- und Versorgungsleitungen.

Industrie-Park 6. BA.

EBN-Servicecenter: Die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage wird zu einer enormen Steigerung der belästigenden Lärmemissionen führen. Die Problematik von Triebzügen in Abstellung ist seit langer Zeit hinlänglich bekannt. Die vom Stadtteilbeirat Gröpelingen beauftragte gutachterliche Stellungnahme hat die enorme mit dem EBN-Servicecenter einhergehende Lärmbelastung nochmals belegt.

10. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert die Aufnahme und Berücksichtigung a) sämtlicher Fertigstellungen von Projekten als auch b) sämtlicher absehbarer Projekte mit ihren jeweiligen Auswirkungen in die Lärmkartierung 2022 ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll.

NUTZUNG DES PLANUNGSINSTRUMENTARIUMS

Das Ziel, die Lärmsituation in einer Stadt zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren und damit auch eine Form der Umweltgerechtigkeit herbeizuführen, ist vor allem eine Aufgabe der Stadtplanung.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 2434 im Jahr 2012 wurde hier ein Versuch unternommen, den bestehenden städtebaulichen Missständen mit der Einrichtung einer „Grünen Pufferzone“ zu begegnen. Leider wurde der Bebauungsplan 2434 zunächst nicht weiterverfolgt und später in einer gänzlich anderen Fassung beschlossen.

Wichtig wäre es nun, das Umfeld des Ortsteils Oslebshausen ordentlich mit einer geeigneten städtebaulichen Strategie zu überplanen und mit modernen Bebauungsplänen festzusetzen.

Aus sollte das Instrument der Kontingentierung von Geräuschen Anwendung finden. Dies ist ein bewährtes und rechtlich anerkanntes Mittel zur Lösung von Immissionskonflikten in der Bauleitplanung. Bei einer solchen Kontingentierung werden zulässige Emissionswerte für einzelne Teilflächen eines Gebietes festgesetzt. Auf diese Weise sollen vor allem die Nutzungsmöglichkeiten innerhalb eines Gebiets gerecht verteilt und ein sogenanntes „Windhundrennen“ um die Ausschöpfung der möglichen Emissionsanteile eines Gebiets verhindert werden. Seit 2006 kann eine solche Kontingentierung auf der Grundlage der DIN 45691 („Geräuschkontingentierung“) festgesetzt werden.

Wir wichtig eine wirksame Geräuschkontingentierung ist, zeigt sich aktuell am Windhundrennen der Unternehmen ArcelorMittal (Transformation Stahlwerk und Schrottlogistik) und Alstom (EBN-Servicecenter) um die gerade noch zulässigen Immissionen in den Ortsteil Oslebshausen mit seinen festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten und Reinen Wohngebieten sowie den ortscharakterlich als Reinen Wohngebieten einzuschätzenden Gebieten.

11. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert den Bremer Senat auf, die gewerblich und industriell geprägte Umgebung des Ortsteils Oslebshausen einschließlich der Hafenableitungen sozial und umweltgerecht mit zeitgemäßen Bebauungsplänen festzusetzen.

12. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, bei der Aufstellung der Bebauungspläne das Instrument der Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) zu nutzen.

13. Auch fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen, dass der Bremer Senat durchsetzt, dass Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, von den Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind.

UNZUREICHENDER ABSCHNITT „SCHIENENVERKEHR“

Es wird zur Kenntnis genommen, dass endlich nach über 20 Jahren EU-Umgebungsrichtlinie auch die im Eigentum Bremens liegende Hafeneisenbahn kartiert wurde.

Der Lärmaktionsplan darf der von der Firma Alstom begehrten Planfeststellung nicht vorgreifen.

Tatsächlich wurde in den öffentlich gemachten Unterlagen der Planfeststellung keine Lärmvorbelastungen berücksichtigt. Insbesondere haben keine Vorbelastungen aus dem Betrieb der Hafeneisenbahn Eingang in die Lärmimmissionsprognose der Firma Müller-BBM gefunden.

Insofern irritieren die im Lärmaktionsplan gemachten Aussagen.

Außerdem verweist der Lärmaktionsplan darauf, dass sowohl die 16. BImSchV als auch die TA

Lärm Anwendung finden sollen. Das der Fachbehörde vorliegende Gutachten des Stadtteilbeirats kritisiert diese Herangehensweise jedoch deutlich. Auf Seite 16 des Gutachtens heißt es, dass die Aufteilung der Lärmemissionen des Vorhabens in solche, die durch Reparatur- und Reinigungsarbeiten an Zügen entstehen, und solche, die durch die Fahrgeräusche auf dem Betriebsgelände verursacht werden, fachlich nicht korrekt sei. Nach TA Lärm sollten alle Aktivitäten auf dem Betriebsgelände einbezogen werden, einschließlich des Zugverkehrs.

Offen wäre, wenn der im Lärmaktionsplan vertretenen Auffassung gefolgt würde, a) was passiert, wenn es nicht zu einer Planfeststellung kommt und b) wie es mit den Streckenabschnitten aussieht, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. In diesem Zusammenhang verweist der Stadtteilbeirat darauf, dass sowohl das Grundstück für die Bahnwerkstatt als auch das Grundstück für die Außenreinigungsanlage und Abstellanlage Gegenstand der „Grünen Pufferzone“ werden soll, um damit zur Lärmreduzierung beizutragen.

14. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine ausführliche Überarbeitung des Abschnitts 7.2 Nicht bundeseigene Schienenstrecken. Hierbei sind konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen der Hafeneisenbahn vorzuschlagen.

UNZUREICHENDER ABSCHNITT „INDUSTRIE, GEWERBE, HÄFEN“

Der Verweis im Lärmaktionsplan auf den Immissionsrichtwert für Mischgebiete mit 45 db(A) nachts gemäß TA Lärm kann nicht nachvollzogen werden. In der Umgebung des vor allem betroffenen Ortsteils Oslebshausen herrschen ausgewiesene Wohngebiete in Form von Allgemeinen Wohngebieten (40 db(A) nachts) und Reinen Wohngebieten (35 db(A) nachts) vor.

Nicht planungsrechtlich festgesetzte Gebiete sind dem örtlichen Charakter nach in der Regel als Reine Wohngebiete anzuerkennen.

Im Einzelnen liegen in Oslebshausen folgende Bebauungspläne vor:
rechtsgültigen bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ein:

- **754 (aus dem Jahr 1973)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **754a (1981)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **516 (1966)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO und Mischgebiet
- **2009 (2000)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1466 (1988)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1462 (Planaufstellung 1980)** Ziel: Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1847 (1992)** Reines Wohngebiet, Allgemeines Wohngebiet und Kerngebiet
- **2236 (2001)** Reines Wohngebiet, Allgemeines Wohngebiet und Kerngebiet
- **2548 (2023)** Schule, 2424 (2011) Schule
- **519 (1969)** Sondergebiet Krankenhaus (Diako), Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO, Mischgebiet und Gewerbegebiet (weit abseits als Depot für Straßenbahnen)

Sowie den unbeplanten Bereich zwischen Am Nonnenberg, Gröpelinger Heerstraße, Togostraße und An der Finkenau in dem sich die Qualität eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO herausgebildet hat. Sowie die Schule Auf den Heuen mit Kindergarten.

Faktisch gibt es im Ortsteil Oslebshausen vorwiegend Reine Wohngebiete. Da fast alle Straßenzüge ausschließlich Wohngebäude umfassen und eine weitere Bebauung in der Regel nicht möglich ist. Für Allgemeine Wohngebiete charakteristische die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerkerbetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig, gibt es jeweils nicht.

15. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung der Einführung des Abschnitts 9 Industrie, Gewerbe, Häfen. Hierbei sind insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen die konkreten planungsrechtlichen Festsetzungen bzw. der Charakter der Nutzungen zu berücksichtigen.

Herausforderung Transformation Stahlwerke

Im Abschnitt 9.1 Herausforderung Transformation Stahlwerke wird folgendes festgestellt: „Der Schrottumschlag durch Drittfirmen wird jedoch zu einer höheren Lärmbelastung im Bremer Westen führen.“ Mit dem Bremer Westen ist konkret der Ortsteil Oslebshausen gemeint.

Weiterhin wird behauptet: „Bereits durchgeführte Immissionsmessungen und die von ArcelorMittal Bremen vorgelegte Schallprognose zeigen jedoch, dass von einer Genehmigungsfähigkeit auszugehen ist.“

Richtig ist, dass die Schallimmissionsprognose der Firma YNCORIS Industrial Services (Bericht Nr. SBE-2023-015 vom 14.06.2023) für den einzigen in Oslebshausen überprüften Immissionsort Wohlers Eichen 26 (IP 7 von nur sieben untersuchten Immissionsorten) einen Wert von 46,9 db(A) ausweist. Da der Bebauungsplan 754 aus dem Jahr 1973 hier ein Allgemeines Wohngebiet ausweist, ist als Immissionsrichtwert nachts 40 db(A) anzusetzen. Mithin übersteigt die Belastung den Immissionsrichtwert demnach um 6,9 db(A).

In dem Gutachten wird – offenbar in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde – wie folgt argumentiert:

„Der Immissionspunkt IP7 „Wohlers Eichen“ liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 754 der Stadt Bremen vom 01.06.1973. Dieser legt für den Immissionspunkt Wohlers Eichen ein Allgemeines Wohngebiet fest. Laut Begründung zum Bebauungsplan 754 (Seite 2) ist der mehrgeschossige Riegelbau zum Zwecke des Lärmschutzes für die dahinterliegenden Wohngebäude konzipiert worden, um dort die von den nahegelegenen Industriebetrieben und den vorgelagerten Gleisanlagen ausgehenden Emissionen zu minimieren. Der „Lärmriegel“ Wohlers Eichen ist baulich so errichtet, dass an der lärmzugewandten Südfassade des achtgeschossigen Riegelbaus lediglich Nebenräume vorgesehen sind, wohingegen sich die dem Schlafen und Wohnen dienenden Räume im lärmabgewandten Bereich befinden. Durch diese Eigenabschirmung des Gebäudes ergeben sich an den Fenstern der Gebäudenordseite um 10 – 15 dB geringere Schallimmissionen. Aufgrund der beschriebenen historisch gewachsenen Besonderheit, die eine soziale Adäquanz bzw. Herkömmlichkeit der Geräuschbelastung ausweist (vgl. auch Nr. 3.2.2.d TA-Lärm), wird für die Gebäudesüd- bzw. Südwestseite am Immissionspunkt IP7 Wohlers Eichen ein Zwischenwert zugrunde gelegt, der den Immissionsrichtwerten der TA-Lärm für Mischgebiete entspricht. Die Mischgebietsrichtwerte werden für gesunde Wohnverhältnisse aufgrund der o.g. baulichen Konzeption als ausreichend bewertet.“ (Seite 12 des Gutachtens)

Keine Erwähnung finden hierbei die folgenden wichtigen Sachverhalte:

1. Die Geschosswohnanlage Wohlers Eichen ist seit 2005 WiN-Gebiet (Wohnen in

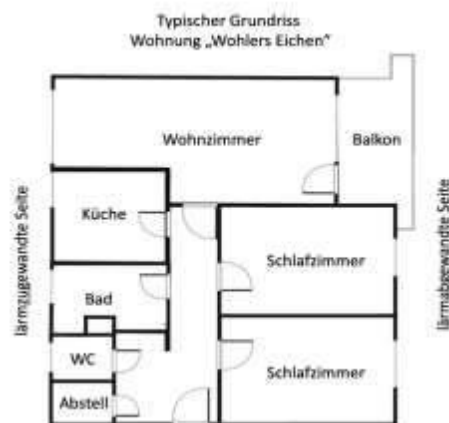
Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nachbarschaften) und damit eines der Gebiete mit der längsten Historie. Viele Menschen aus Oslebshausen engagieren sich hier ehrenamtlich, um die soziale Ungleichheit abzumildern.

2. Laut dem Bericht „Monitoring Soziale Stadt – Statistisches Quartier“ vom Dezember 2023: „Das Statistische Quartier „Grohner Dühne“ (Ortsteil Grohn) weist mit -3,26 den niedrigsten Gesamtindex auf. Dort leben ca. 2.000 Personen. Den zweitniedrigsten Gesamtindex mit -2,80 weist das Statistische Quartier „Wohlers Eichen“ (ca. 1.100 Einwohner) im Ortsteil Oslebshausen auf.“

3. In 254 Wohnungen leben etwa 1.100 Menschen. Das entspricht einer durchschnittlichen Belegung von 4,33 Menschen je Wohnung – zum Teil ist die Belegung auch wesentlich höher. Die Wohnungen haben zumeist zwischen 3 und 3,5 Zimmer auf einer Fläche von etwa 73 bis 90 Quadratmetern. Zumeist bestehend aus zwei Schlafzimmern und einem „durchgesteckten“ Zimmer, welches die lärmabgewandte mit der lärmzugewandten Seite des Gebäudes verbindet.

Vielfach wird dieses eigentlich als Wohnzimmer ausgelegte Zimmer aussagegemäß auch aufgrund der beengten Platzverhältnisse als Schlafräum genutzt.



4. Der Beschluss der Stadtbürgerschaft für den Bebauungsplan 754 erfolgte am 10.05.1973. Die erste Fassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) trat am 22.03.1974 in Kraft. Demnach ist der Bebauungsplan 754 in Kraft getreten noch bevor es das BImSchG gab und es seine Schutzwirkung hätte entfalten können. Der erste Entwurf des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes aus dem Jahr 1973 war an der Entschließung des Ministerausschusses des Europarates vom 8. März 1968 ausgerichtet, die Grundsätze über die Luftreinhaltung zum Gegenstand hatte. Der Weser-Kurier titelte am 11.05.1973 „Wohlers Eichen im Kreuzfeuer der Kritik“. Tatsächlich behielten die damaligen Abgeordneten der CDU und der FDP mit ihrer Skepsis gegenüber diesem Bauvorhaben recht, wie die heutigen Probleme zeigen.

„Wohlers Eichen“ im Kreuzfeuer der Kritik

SPD konterte: Oslebshausen soll leben!

Gegen den heftigen Widerstand der oppositionellen CDU und FDP hat die Stadtbürgerschaft gestern mit den Stimmen der SPD den Bebauungsplan 754 beschlossen und damit das umstrittene Wohnungsbauprojekt „Wohlers Eichen“ in Oslebshausen sanktioniert. Die scharfe Kritik aus den Reihen der Opposition entzündete sich vor allem an dem geplanten sogenannten „Riegelbau“ mit mehreren hundert Wohneinheiten unweit der Klöckner-Hüttenwerke, den die Union wie auch die Freidemokraten als „unmenschlich“ geißelten. Ihrem Antrag allerdings, den Bebauungsplan zur nochmaligen Überprüfung der vielfältigen Bedenken an die Baudeputation zurückzuverweisen, mochten die Sozialdemokraten ebensowenig folgen, wie sie von dem Vorhaben überhaupt abrücken wollten. Bausenator Seifriz und Regierungsraktion verteidigten den Plan „Wohlers Eichen“ übereinstimmend als für die Verbesserung der Infrastruktur in Oslebshausen dringend notwendig.

Dazu meinte der Abgeordnete Heinz Heuer (SPD) „Der vielumstrittene Riegelbau ist wesentlich mehr, als das Projekt zu verhindern und damit die Menschen in diesem Stadtteil ihrem Schicksal und allmählich dem ‚Moloch‘ Industrie zu überlassen.“ Seifriz: „Wir meinen, Oslebshausen soll leben!“

Um das Problem der Lärmbelastigung durch die umgebende Industrie zu lösen, hatten die Planer den besagten Riegelbau kreiert. Laut Deputationsbericht „ein durchgehender achtgeschossiger Baukörper mit besonders ausgebildeten Wohnungen (Nebenräume dem Lärm zugeordnet, Schlafen und Wohnen im lärmabgewandten Bereich)“ Nach Ansicht der eigens eingeschalteten nordrhein-westfälischen Landesanstalt für Immissions- und Bodennutzungsschutz könnte ein solcher Riegelbau den „auftretenden Schall wirksam zurückhalten“.

Trotz dieser Gutachteräußerung blieben CDU und FDP bei ihren Bedenken, um so mehr, als sie argwöhnten, daß die künftigen Einwohner des Objektes Opfer eines „Experiments“ werden könnten. Tatsächlich befindet sich in dem Deputationsbericht auch der Hinweis, daß „Erfahrungen daraus für gleichgelagerte Fälle“ verwendet werden könnten. Hauptargument der Opposition: Der Abstand zwischen Hüttenwerk und Wohngebiet wäre mit 1200 Metern zu gering. Heinrich Schumacher (CDU) vermutete gar: „Man hat ein

Wahlversprechen gegeben, das jetzt eingelöst werden soll.“

„Was den Lärm anbelangt“, so Dr. Georg Borttscheller (FDP) in seiner Rüge, „sind wir drauf und dran, denselben Schildbürgerstreich wie beim Flughafen zu begehen.“ Und schärfer noch ging der CDU-Abgeordnete Dr. Hans-Hermann Sieling mit dem Plan ins Gericht. Die Bewohner des Riegelbaus würden als „Versuchskaninchen“ mißbraucht.

Diesen Vorwurf wies Bausenator Seifriz scharf zurück. Seifriz versicherte wiederholt, daß, wie er sagte, strenge Maßstäbe an das Bauvorhaben angelegt würden, und im übrigen „brechen wir das Ding nicht übers Knie“. Auf eine CDU-Zwischenfrage hin betonte er, „menschenfreundliches Wohnen unter den Bedingungen des Industriegebietes Oslebshausen“ sei hier fraglos gewährleistet. Die Wohnbebauung müsse dort konzentriert werden, wo es die Verbesserung der Infrastruktur erfordere, erklärte der Chef des Bauressorts. Und in einem überalterten Gebiet wie Oslebshausen sei dies schon deswegen notwendig, um der zunehmenden Abwanderung aus diesem Stadtteil zu begegnen. Seifriz wörtlich: „Oslebshausen kann nicht seinem Schicksal überlassen werden!“

Anlaß zur erneuten Kontroverse lieferte gleich darauf auch der Bebauungsplan 797 für ein Gebiet zwischen den Straßen Am Dobben Humboldtstraße und Fehrfeld, der laut einem von der CDU unterstützten erfolglosen FDP-Antrag ebenfalls an die Deputation zurückgewiesen werden sollte. Begründung der Freidemokraten: Die Bedenken des Stadtteilbeirates Ostliche Vorstadt vor allem hinsichtlich des Spielplatzes für eine am Fehrfeld geplante Wohnanlage seien nicht ausgeräumt. Die SPD hingegen: „Die Bedenken des Beirats sind objektiv ausgeräumt, nicht zuletzt auf Grund der Bestimmungen des neuen Spielplatzgesetzes.“ Das Abstimmungsergebnis: Auch dieser Bebauungsplan wurde nur mit den Stimmen der sozialdemokratischen Mehrheitsfraktion beschlossen.

Zwei weitere Bebauungspläne indes pasierten mit einmütiger Zustimmung aller drei Fraktionen die Parlamentshürde: der Plan Nr. 866 für ein Gebiet zwischen Oberneulander Landstraße, Höpkenweg und Gustav-Adolf-Schreiber-Weg sowie der Plan Nr. 899 für ein Areal zwischen Langemarckstraße, Grünenstraße, Brautstraße und Westerstraße. gs

5. Die nunmehr anzuwendenden Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) führen dazu, dass lärmabgewandte Grundrissgestaltungen, wie sie in Ansätzen bei der Großwohnanlage Wohlers Eichen vorliegen, in der Berechnung keine Berücksichtigung mehr finden. Insofern widerspricht der Lärmaktionsplan in seiner hier dargelegten Argumentation der anzuwendenden Berechnungsmethode sehr klar.

6. Die Stahlwerke der ArcelorMittal Bremen stehen hinsichtlich des Immissionsorts Wohlers Eichen im Wettbewerb um die sehr knappen Lärmkontingente der zeitgleich verfolgten Planfeststellung zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters der Firma Alstom. Aufgrund der enormen Lärmemissionen der Bahnwerkstatt werden beide Genehmigungen nicht möglich sein.

16. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung des Abschnitts Abschnitt 9.1 Herausforderung Transformation Stahl. Es sind Maßnahmen zu entwickeln und ArcelorMittal zu vereinbaren, die eine gesunde Koexistenz der Stahlwerke und der Menschen in Oslebshausen ermöglichen. Der Stadtteilbeirat unterstützt die Transformation der Stahlwerke – im Gegensatz zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters – ausdrücklich.

Entwicklungen Industriehafen und Umgebung

Für die im Lärmaktionsplan angesprochenen Herausforderungen gibt es die bereits angeführten Lösungen. So sind 1) die Planungsinstrumentarien zu nutzen, um städtebaulich ordnend Missstände abzubauen, indem Bebauungspläne aufgestellt werden und eine Emissionskontingentierung vorgenommen wird, und 2) die Stadt Bremen ihr Eigentumsrecht als Verpächterin wahrnimmt und bei neu abzuschließenden Verträgen oder Vertragsänderungen entsprechende Maßnahmen zur Lärmreduzierung von der Vertragspartnerin einfordert. Insofern kann die Ausnahmeregelung der TA Lärm hier nur sehr bedingt als Entschuldigung angeführt werden.

Runder Tisch

Die Teilnehmer am Runden Tisch empfinden die abgestimmten Ergebnisse als ernüchternd. Vielfach stehen Umsetzungen bis heute aus. Insofern wäre eine Aufstellung der Ergebnisse des Runden Tisches mit einem Umsetzungsplan (Termine, Maßnahmen) im Rahmen des Lärmaktionsplans vertrauensbildend.

17. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine konkrete Aufstellung der konkreten lärmrelevanten Besprechungsergebnisse des Runden Tisches der hieraus folgenden Umsetzungspläne (Termine, Maßnahmen) im Lärmaktions-plan im Abschnitt „Runder Tisch“.

Lärmmessungen Industriehafen

Die Darstellung der Ergebnisse der beiden in-situ-Messungen der Firma Lärmkontor im Jahr 2021 auf dem Dach des Diako-Krankenhauses und 2023 auf dem Dach von Wohlers Eichen im Lärmaktionsplan werden als beschönigend und irreführend wahrgenommen.

Dabei sind die Befunde der beiden Gutachten dramatisch und belegen, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte sowohl tagsüber, vor allem aber nachts erheblich überschritten werden.

So wurde die damalige Umweltsenatorin Dr. Maike Schaefer im Artikel „Gutachten bestätigt Anwohner – Vom Industriehafen geht mehr Lärm aus als erlaubt – Gesundheitsschäden sind nicht ausgeschlossen“ des Weser-Kurier vom 03.06.2021 wie folgt zitiert: „Es hat sich herausgestellt, dass es in der Tat ein Problem gibt - sehr deutlich sogar. Und dass wir da

auch in den Bereich kommen, wo wir sagen: Das ist durchaus auch gesundheitsschädlich“. Im Artikel heißt es außerdem: „Wie dem Gutachten zu entnehmen ist, das nun in der Umweltdeputation der Bürgerschaft vorgestellt wurde, wurden die beim Krankenhaus zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber und auch nachts teilweise erheblich überschritten.“

Es ist festzustellen, dass bis heute aus den beiden Messungen keine unmittelbaren Konsequenzen erwachsen sind. Dabei wäre die Gewerbeaufsicht unseres Erachtens von Amts wegen verpflichtet zu handeln.

18. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine objektive Überarbeitung des beschönigend wirkenden Abschnitts im Lärmaktionsplan mit dem klaren Hinweis, dass die vorherrschende und gemessene Lärmbelastung gesundheitsschädlich ist.

19. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert weiterhin vom Bremer Senat, dass das Gesundheitsamt angewiesen wird, kurzfristig Lösungen herbeizuführen und dass Planfeststellungsverfahren, wie das zum EBN-Servicecenter der Firma Alstom eingestellt werden, um nicht fahrlässig einen Fortbestand der Stahlwerke der Firma ArcelorMittal aufgrund des Wettbewerbs um Lärmkontingente („Windhundrennen“) zu gefährden.

Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb

Auch dieser Abschnitt wirkt beschönigend angesichts der Situation. Es wird verschwiegen, dass die Stadt Bremen als Eigentümerin sehr wohl aus abseits der Einflussnahme über die Gewerbeaufsicht als Eigentümerin der Hafenumfläche auf den Recyclingbetrieb TSR einwirken könnte.

Auch wird der Kontext der Belastung verschleiert. So ist zu berücksichtigen, dass Schiffe etwa zwischen acht bis zehn Mal im Hafen anwesend sind. So war das letzte Schiff zur Beladung in der Zeit vom 20.03. bis zum 26.03.2024 im Hafen. Das sind sieben Tage. Bei acht bis zehn Schiffsbeladungen im Jahr macht das 56 bis 70 Tage im Jahr; also 15 bis 19 Prozent aller Tage oder jeder fünfte bis siebte Tag im Jahr. Wobei Wochenenden nicht ausgenommen sind. Beim letzten Schiff war der 23.03. ein Sonnabend und der 24.03. ein Sonntag.

Die Aussage im Lärmaktionsplan „Es kann aber festgehalten werden, dass sich die Zahl der nächtlichen Lärmbeschwerden bei Anwesenheit der Schiffe deutlich reduziert hat.“ Ist eine fatale Missinterpretation der Gegebenheiten und in dieser Form nicht akzeptabel. Richtig ist, dass es keine Besserung gibt und die Menschen in Oslebshausen frustriert und enttäuscht darüber sind, dass die Behörden ihre berechtigten Beschwerden nicht ernst nehmen. Die Menschen resignieren hier einfach. Eine Lärmbeschwerde, die nichts bringt, muss man auch nicht zum zehnten, elften und zwölften Male vortragen.

20. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung und Richtigstellung des Abschnitts „Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb“.

21. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, endlich und umgehend Abhilfe zu schaffen und seiner Fürsorgepflicht nachzukommen.

Austausch Ansiedlungsstrategien

Die Aussage im Lärmaktionsplan „Eine Ablehnung, weil ein Betrieb an einem bestimmten Ort nicht erwünscht ist, ist dagegen nach Immissionsschutzrecht nur sehr eingeschränkt möglich.“

greift zu kurz. Das Land und die Stadt Bremen haben unterschiedliche Instrumente, um das Ziel die Lärmsituation zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren. Es wird insofern auf den Abschnitt „Nutzung des Planungsinstrumentariums“ und die Eigentümerrechte sowie die Verhandlungsmacht eines Grundstückseigentümers sowie eines Subventionsgebenden verwiesen.

ENERGETISCHE AUFSUMMIERUNG UND WECHSELWIRKUNG MEHRERE LÄRMQUELLEN

Bezüglich der energetischen Aufsummierung und der Analyse der Wechselwirkung mehrerer Lärmquellen wird im Lärmaktionsplan auf die „fehlenden gesetzlichen Vorgaben zur Berechnung des Gesamtlärms aller vorhandener Lärmquellen“ verwiesen. Insbesondere in Oslebshausen kommt es zu einem sehr belastenden Cocktail unterschiedlicher Lärmemittenten. Das eine Analyse und die Entwicklung von Gegenmaßnahmen nun an einer „fehlenden gesetzlichen Vorgabe“ scheitert, ist unbefriedigend. Es ist anzunehmen, dass die Belastung der Menschen in Oslebshausen hierdurch strukturell nochmals erheblich unterschätzt wird.

Auch wurde der auf den Ortsteil Oslebshausen enorm einwirkende Gewerbelärm aufgrund seiner „sehr individuellen“ Charakteristik nicht in der Summenbildung der Gesamtlärmkarte aufgenommen.

Zusammenfassend ist zumindest eine experimentelle Näherung des Problems, bei welcher die unterschiedlichen Lärmemittenten näherungsweise aufsummiert und ihre Wechselwirkung abgeschätzt wird, dringend angezeigt.

22. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine experimentelle Aufsummierung und Analyse der Wechselwirkungen der unterschiedlichen Lärmemittenten insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen zum Gegenstand des Lärmaktionsplans zu machen.

(mehrheitlich im Umlaufverfahren gefasster Beschluss)

Stellungnahme Stadtteilbeirat Hemelingen

Der Beirat Hemelingen hat sich in seinem zuständigen Fachausschuss am 6.5.2024 mit dem Lärmaktionsplan befasst. Nach Diskussion der Anmerkungen zu den Stellungnahmen des Beirates und zu den Hinweisen von Bürger:innen aus dem Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 werden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Hemelinger Themen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und jeweils vorgeschlagene Aktivitäten und einen dazugehörigen Zeitplan vorzulegen.

Zu den einzelnen Punkten werden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Zu Punkt 5.1 Nr.7: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).

Der Beirat fordert diese Überprüfung vorzunehmen und dazu einen Zeitplan vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.8: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Der Beirat fordert dazu einen Zeitplan vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.9: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).BSAG: Die Vahrer Straße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße und verbindet als Achse das Quartier Horn-Lehe/Schwachhausen/Radio Bremen mit dem Bremer Osten. Sie wird als solche von einer BSAG-Buslinie befahren (wochentags tagsüber im 15-Minuten-Takt und am Wochenende maximal im 20-Minuten-Takt). Die eingesetzten BSAG-Busse sind 12- sowie 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechend den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge.

Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu soll die ganze Vahrer Straße betrachtet werden, nicht nur der 4-spurige Bereich. Die Stellungnahme soll auf alle von den Anwohner:innen in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet werden.

Zu Punkt 5.1 Nr.10: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: zum Gesamtlärm: Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt entsprechend der Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der für Deutschland dafür erlassenen Vorschriften und Gesetze. Eine Summation mehrerer Lärmquellen ist derzeit nicht vorgesehen. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine solche Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden.

Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Die Stellungnahme soll auf alle vom Beirat in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet und die Untersuchungen für alle benannten Bereiche durchgeführt werden. Alle benannten Bereiche sind in der Lärmübersicht auffällig, was als Auslöser für die Untersuchung ausschlaggebend sein sollte.

Zu Punkt 5.1 Nr.11: Amt für Straßen und Verkehr: Zur Optimierung Fahrbahnbelag: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung. Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung.

Der Beirat fordert eine weitere Erläuterung, warum Flüsterasphalt keine Verbesserung geben sollte, diese Maßnahme wurde auf dem Autobahnzubringer Hemelingen als Maßnahme zur Lärminderung eingesetzt. Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans für die Information zur Untersuchung am Hastedter Osterdeich.

Zu Punkt 5.1 Nr.60:

Der Beirat fordert hier auch eine Stellungnahme des ASV, gibt es mögliche Maßnahmen z.B. durch eine andere Ampelschaltung.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Zu Punkt 5.1 Nr.61: *Amt für Straßen und Verkehr: Die Unterschiede durch den Materialwechsel lassen sich nur durch den Austausch der Betonoberfläche beseitigen. Inwieweit hier ein Materialwechsel vorgesehen ist, kann derzeit nicht beurteilt werden.*

Der Beirat fordert zu prüfen, ob es alternative Materialien gibt und ob diese eingebaut werden können.

Zu Punkt 5.1 Nr.62: *hanseWasser Bremen GmbH:Nach Überprüfung konnte festgestellt werden, dass die Lärmquelle in der Colhornstraße ein Rostenkasten ist. Dies wurde zuständigkeitshalber an das ASV weitergegeben.*

Der Beirat bittet um Auskunft, ob der Schaden inzwischen behoben wurde.

Zu Punkt 5.1 Nr.63:

Der Beirat fordert den Senator für Inneres und Sport auf Vorschläge für die Verbesserung der Situation zu erarbeiten und vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.64:

Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9

Zu Punkt 5.1 Nr.66:

Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9

Zu Punkt 5.1 Nr.68:

Der Beirat bittet um Auskunft, wo die Lärmbelästigung auftritt.

Zu Punkt 5.1 Nr.70: *Amt für Straßen und Verkehr: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.*

Der Beirat fordert in diesem Bereich alternative Lösungen zur Lärmreduzierung zu prüfen, wie ggf. eine Reduzierung der Fahrspuren, ggf. in Verbindung mit der Querspange Malerstraße/Verlängerung Straßenbahnlinie 3.

Zu Punkt 5.1 Nr.72: *Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.*

Der Beirat fordert die zuständigen Stellen auf Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen.

Zu Punkt 5.1 Nr.74: *Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden*

Der Beirat fordert Maßnahmen zur Lärmreduktion, insbesondere im Bereich der Brücke, zu erarbeiten und mit Zeitplan vorzulegen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Zu Punkt 5.2 Nr.28: *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen.*

Der Beirat fordert Maßnahmen vorzuschlagen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu sollen auch die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen nach Fertigstellung unverzüglich vorgestellt werden.

Zu Punkt 5.2 Nr.31:

Der Beirat fordert einen Zeitplan, wann welche Bremischen Bereiche untersucht werden, der Beirat fordert zudem effektive Lärmschutzwände im Verlauf der A1 im Bereich Stadtteil Hemelingen sowie eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in der Nacht als Lärmschutzmaßnahme.

Zu Punkt 5.2 Nr.50:

Der Beirat fordert eine Überprüfung, ob die Verwendung von Flüsterasphalt hier den Lärm mindern würde.

Zu Punkt 5.2 Nr.50:

Beschluss wie zu Punkt 5.2 Nr. 28

Zu Punkt 5.2 Nr.129, 130, 131: *Die Autobahn GmbH des Bundes: In den Anwendungsbereich der Lärmvorsorge wird in Zukunft der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 fallen. Die gesetzlichen Vorgaben werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der A 1 evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung 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) sowie eine Pegelreduzierung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von mind. 2,1 dB(A) nachzuweisen.*

Der Beirat fordert die Durchführung der benannten notwendigen Berechnungen nach den Gesetzlichen Grundlagen und Auskunft zu den Ergebnissen, die Lärmkartierung sieht in diesen Bereichen deutliche Überschreitungen, was Anlass zur Berechnung und Untersuchung ist. Dazu sollen alle in den Beschlüssen des Beirates benannten Bereiche betrachtet werden, neben der Absenkung der Geschwindigkeit ist auch der Einbau von Lärmschutzwänden zu überprüfen.

Zu Punkt 5.3 Nr. 43 *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Die genannten Straßenabschnitte wurden aktuell nicht als Abschnitte mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.*

Da die von Beirat benannten Bereiche laut Lärmkartierung alle besonders belastet sind fordert der Beirat Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen und Zeitpläne, jeweils für die einzeln benannten Bereiche.

Zu Punkt 5.3 Nr. 44 *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am Hastedter Osterdeich findet derzeit statt.*

Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans.

Zu Punkt 5.4 Nr. 5 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Hemelingen, außerhalb des berechneten Bereich sowohl Tag als auch Nacht. < 55 u. < 45dB(A) Strecke 1740Keine Lärmschutzwand, Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Lärmsanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet.

Der Beirat fordert Lärmschutz für beide Seiten der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 9 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird daher erst spät betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde, wo auf diesen Umstand hingewiesen wird. Informationen hierzu sind beim Ortsamt Hemelingen zu erfragen.

Der Beirat fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 19 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Ref. 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.

Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 35 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Referat 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.

Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 36 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde.

Der Beirat hält an seinem Beschluss fest und fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen in den benannten Bereich der Bahnstrecke. Bei der Lärmkartierung sind alle als besonders belastet auffällig.

Zu Punkt 5.6 Nr. 42 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16 zur zugrundeliegenden einheitlichen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

*Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde:
In Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten nach Maßgabe der geltenden Flughafengenehmigung. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht. Für Starts und Landungen ab 22:30 Uhr kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Beschränkungszeiten erteilen. Zur Änderung der Flugbeschränkungszeiten müsste die Flughafengenehmigung geändert werden.*

Der Beirat fordert die Überarbeitung der Flughafengenehmigung, für die Überarbeitung ist ein Zeitplan vorzulegen. Die Zeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen in der neuen Genehmigung zukünftig Flug-frei sein.

Zu Punkt 5.6 Nr. 44: *Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde:*

Die Luftfahrtbehörde nimmt die Forderungen zur Kenntnis. Die aktuell geltenden Flugbeschränkungszeiten sind in der Flughafengenehmigung festgeschrieben. Die Luftfahrtbehörde entscheidet nach geltender Rechtslage. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erfolgt nach der geltenden Rechtslage und einer Einzelfallprüfung in begründeten Fällen im Rahmen des der Luftfahrtbehörde zustehenden Ermessens (vgl. E.2.2. der Flughafengenehmigung). Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen ist gemäß E.2.1.7 der Flughafengenehmigung generell möglich. Flughafen Bremen GmbH:

Zu Punkt 3: Die Flughafen Bremen GmbH betreibt ein Messstellennetz aus neun festen Messstellen und einer mobilen Messstelle. Die Messstellen wurden im Rahmen einer umfangreichen und intensiven Aktualisierung der Fluglärmmessanlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht, sodass eine noch genauere Erfassung von Fluglärm möglich ist. Im Verhältnis zur Größe des Flughafens und zum Flugverkehr bildet das moderne Messstellennetz umfangreich die sich bildende Lärmsituation ab. Die drei östlich gelegenen Messstellen sind in ausreichenden Entfernungen platziert um gestreut den Fluglärm zu erfassen. Die aktuellen Lärmkarten der Stadt Bremen von 2022 zeigen zum Vergleich zu 2017 einen deutlichen Lärmspitzenrückgang aus Hemelingen heraus. Für die Installation einer festen Messstelle in Hemelingen wird daher kein Bedarf gesehen. Einem Einsatz der mobilen Messstelle im Bereich um und in Hemelingen steht der Flughafen offen gegenüber.

Der Beirat Hemelingen hält an seinem Beschluss fest. Es sollen keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden. Aufgrund der Beschwerdelage fordert der Beirat die Einrichtung einer festen Messstation im Stadtteil Hemelingen.

Zu Punkt 5.7 Nr. 32: *Gewerbeaufsicht: Die Gewerbeaufsicht kümmert sich darum.*

Der Beirat bittet darum die Ergebnisse der Aktivitäten der Gewerbeaufsicht dem Beirat mitzuteilen.

*Zu Punkt 5.7 Nr. 69: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:
Gewerbelärm wird bereits heute in Bauleitplanverfahren und in Baugenehmigungsverfahren seitens der Gewerbeaufsicht als auch von Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft betrachtet. Im Rahmen der Genehmigung von Betrieben ist auch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachzuweisen. Hinweise auf Abweichungen vom genehmigten Betrieb oder Störungen sind mit konkreten Angaben an die zuständige Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zu richten. Die neuen Ziele aus dem Koalitionsvertrag 2023 in Bezug auf Lärm sind Teil der Diskussionen zu zukünftigen Planungen. Ob sich daraus konkrete Maßnahmen ergeben ist im Rahmen der Legislaturperiode zu prüfen.*

Der Beirat fordert Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan bereitzustellen und einen Zeitplan vorzulegen.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Horn-Lehe

Einstimmiger Beschluss des Fachausschusses Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe,

keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 abzugeben. Verweis auf die vier Punkte des

Beschlusses vom 02.11.2020 zum Evaluierungsbericht zum Lärmaktionsplan (damals Stufe 3), an denen sich nichts geändert hat.

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.

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.

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.

4. 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. (einstimmig)

Stellungnahme Stadtteilbeirat Huchting

1. Bereich der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien werden Wohn- und Nutzungsbereiche von zusätzlichem Lärm betroffen. Lärmschutz ist nur an wenigen Stellen im Trassenverlauf Willakedamm bis zur Straße Neuer Damm vorgesehen. Andere Bereiche sollen ohne Lärmschutz auskommen müssen.

Dabei nähert sich die Straßenbahn in verschiedenen Bereichen sehr stark der Bestandsbebauung. Dies hat unmittelbare Lärmimmissionen für die Betroffenen zur Folge. Daher sind die Trassenverläufe in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

2. Kirchhuchtinger Landstraße im gesamten Verlauf.

Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren immens erhöht. Die Lärmimmissionen haben äquivalent zugenommen. Aus diesem Grunde ist der Bereich Kirchhuchtinger Landstraße in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Obervieland

Kenntnisnahme

Stellungnahme Stadtteilbeirat Osterholz

Kenntnisnahme

Stellungnahme Stadtteilbeirat Schwachhausen

Folgende Straßen sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um die Einführung eines Geschwindigkeitslimits von 30km/h zu prüfen:

- Schwachhauser Ring;
- Schwachhauser Heerstraße ab Kurfürstenallee stadtauswärts (gesamtheitliche Betrachtung), um einen Lückenschluss herzustellen, da in diesem Teil der Schwachhauser Heerstraße bereits in einzelnen Streckenabschnitten bzw. zu bestimmten Zeiten Tempo 30 ausgewiesen ist.

Stellungnahme Flughafen Bremen GmbH

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Lärmaktionsplanung 2024, veröffentlicht unter <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080>, Stellung nehmen zu können.

Wenngleich es ein stetiges Anliegen der Flughafen Bremen GmbH ist, den Flughafenbetrieb mit der Nachbarschaft und der Umwelt in Einklang zu bringen, bleibt das vorrangige Ziel der Flughafen Bremen GmbH, sich als Wirtschaftsunternehmen fortzuentwickeln. Durch den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung sehen wir uns darin beeinträchtigt, sodass wir zu den Planungen wie folgt Stellung nehmen.

Im Rahmen der Festlegung der sog. Ruhigen Gebiete i.S.d. § 47 d Abs. 2 S. 2 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) i.V.m. der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden auf den südöstlich des Flughafenbetriebsgeländes gelegenen Flächen die Bereiche „SB52 – Umgebung Kattenescher Wiesen“ und „SB53 – Umgebung Wolfskuhle“ sowie auf den westlich des Flughafenbetriebsgeländes gelegenen Flächen der Bereiche SB34 „Park links der Weser“ als sog. „Stadtoase bis 65 dB(A)“ ausgewiesen. Eine „Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)“ wird definiert als „städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, die Zielgebiete der Naherholung sind“, eine Größe von mindestens 1 ha und eine aktuelle Belastung von bis zu 65 dB(A) aufweisen. Der angegebene Dezibelwert wird dabei als Dauerschallpegel L_{DEN} bezeichnet, d.h. der Wert bildet die Lärmsituation während eines Tages ab. Das Ziel der Ausweisung von Gebieten als Stadtoase sei es, diese Gebiete zu schützen, wobei die Lärmsituation zu verbessern aber mindestens durch die Festlegungen zu begrenzen sei. Die Flächen sollen weiter ein „zur Ruhe kommen“ ermöglichen und Aufenthaltsqualitäten aufweisen, um für die Bevölkerung einen Nutzen für die Erholung zu bringen.

Um eine Allgemeinverbindlichkeit herzustellen, sollen die Festlegungen der Lärmaktionsplanung 2024 in bestehende planungsrechtliche Vorgaben wie dem

Flächennutzungsplan und dem Landschaftsprogramm integriert werden. Bei nachfolgenden Planungen wäre die Festlegung von Ruhigen Gebieten daher als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen.

Die ausgewiesenen Gebiete SB52 und SB53 grenzen unmittelbar an die Flughafenbetriebsflächen. Die Eigentums- und Nutzungssituation ist sehr divers. Ein Teilbereich der Flächen SB52 steht im Eigentum der Flughafen Bremen GmbH, weitere Flächen werden beispielsweise landwirtschaftlich genutzt, u.a. für die Weidehaltung. Die Flächen sind teilweise durch Zaunanlagen und Tore oder aber durch Gräben vor dem Zutritt Dritter geschützt. Das ausgewiesene Gebiet SB34 grenzt ebenfalls an die Flughafenbetriebsflächen. Die Fläche SB34 wird als Parkanlage genutzt, die grundsätzlich allgemein zugänglich ist. Weitere Flächen, die nicht unmittelbar an die Flughafenbetriebsflächen grenzen, aber vom Lärm des Flugbetriebes beeinträchtigt sein können, sind beispielsweise die Gebiete SB33 „Kleingärten Huchting“ und SB38 „Kleingärten Kiebitzwiese / Krimpelsee“.

Gegen die Ausweisung der Bereiche SB52, SB 53 und SB34 als Stadtoase mit Pegelbegrenzung bis 65 dB(A) in dem aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung bestehen erhebliche Bedenken. Die v.g. Klassifizierung der Flächen ist unseres Erachtens nicht rechtmäßig und widerspricht den bestehenden vorrangigen Planungen oder wurde mit diesen nicht abgewogen. Weiter werden zukünftige Planungen auf dem Flughafenbetriebsgelände erheblich beschränkt. Im Übrigen scheint das Ziel der Ausweisung der Gebiete SB52 und SB53 als Stadtoase nicht mit der tatsächlichen Nutzung übereinzustimmen. Die Ausweisung der Gebiete SB33 und SB38 als Stadtoase mit Pegelbegrenzung sollte ebenfalls überdacht werden.

1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde nicht im Einklang mit geltenden, vorrangigen planungsrechtlichen Entscheidungen getroffen.

a. Flächennutzungsplan

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan mit dem Stand vom 04. Dezember 2014, abrufbar unter https://www.bauleitplan.bremen.de/fnp_index.php, ist die Fläche SB52 als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Zudem verläuft über die in der Lärmaktionsplanung ausgewiesene Fläche SB52 laut Planzeichnung des Flächennutzungsplanes eine Trasse, die als „Autobahn und autobahnähnliche Straßen“ deklariert ist.

Die Fläche SB52 ist aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung nicht geeignet, als Gebiet der Naherholung zu dienen. Zudem ist aufgrund der Trasse „Autobahn und autobahnähnliche Straßen“ eine weitere Lärmquelle in Planung, durch die das Ziel der Stadtoase mit Pegelbegrenzung von 65 dB(A) nicht erreicht werden kann. Die Darstellungen der Ruhigen Gebiete in der aktuellen Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung widersprechen daher den vorrangig geltenden Darstellungen im aktuellen Flächennutzungsplan. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde nicht unter Berücksichtigung der Festlegungen des Flächennutzungsplanes erstellt. Aufgrund der vorrangigen Geltung des Flächennutzungsplanes sind die Darstellungen

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

des Entwurfs der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht rechtmäßig. Eine Übernahme der Regelungen des Entwurfs der Lärmaktionsplanung in den Flächennutzungsplan ist nicht zulässig.

b. Bundesverkehrswegeplan 2030

Entsprechend der Regelungen im Flächennutzungsplan Bremen stellt der Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Straßenverkehrsstrasse auf den Flächen SB52 und SB53 als „B6n“ dar. Die Trasse verläuft abweichend von den Planungen im Flächennutzungsplan Bremen nicht unterhalb des Flughafengeländes, sondern umrundet dieses im östlichen Bereich. Gemäß der Projektbeschreibung ist ein vierstreifiger Neubau geplant. Die Trasse ist eingestuft als „im vordringlichen Bedarf“. Für die Bewertung der Belastung der Allgemeinheit wurde eine Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen angenommen. Die Wirkzone überlagert nahezu vollständig die Flächen SB52 und SB53. Die zeichnerische Darstellung ist der **Anlage 1** zu entnehmen. Der Bundesverkehrswegeplan i.B.a. dieses Projekt ist unter <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB.html> abrufbar.

Der aktuelle Entwurf der Lärmaktionsplanung wägt die Belange des Bundesverkehrswegeplanes nicht mit den Belangen des Entwurfs der Lärmaktionsplanung ab. Vielmehr widerspricht die Lärmaktionsplanung den vorrangigen Planungen des Bundesverkehrswegeplanes und ist daher rechtswidrig.

c. Gewerbeentwicklungsprogramm Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft

Das aktuelle Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 weist u.a. für die südlichen Flächen des Flughafenbetriebsgeländes „gewerbliche Potenzialflächen“ aus. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass der Luft- und Raumfahrtindustrie, die den direkten Zugang zur Flughafeninfrastruktur benötigt, Flächenperspektiven aufgezeigt werden können. Ziel des Gewerbeentwicklungsprogramms sei es daher, dass Wirtschaftsflächen an verkehrlich gut erschlossenen Standorten im Hinblick auf die effiziente Nutzung der Mobilitätsinfrastruktur gesichert und entwickelt werden. Im Koalitionsvertrag ist dementsprechend verankert, dass die im Gewerbeentwicklungsprogramm enthaltenen gewerblichen Entwicklungspotentiale auf dem Flughafenareal beim Bund als prioritär eingefordert werden. Das Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 ist abrufbar unter https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/06/Broschuere_GEP2030_Web.pdf.

Die Sicherung und Entwicklung der Flächen ist durch die Ausweisung der Flächen im Lärmaktionsplan als Stadtoase mit einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) stark gefährdet. Es ist bereits fragwürdig, ob die Lärmwerte von bis zu 65 dB(A) durch ein zukünftiges Gewerbegebiet gehalten werden können. Durch eine Zufahrtsstraße, die für ein Gewerbegebiet zwingend erforderlich ist, wäre der genannte Dezibelwert mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht einzuhalten. Jegliche Entwicklung der Flughafen Bremen GmbH auf den südlichen Flächen wäre durch den aktuellen Entwurf der

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Lärmaktionsplanung in der Weise beschränkt, dass sie nicht mehr wirtschaftlich entwickelt werden könnten.

Ebenso wie der Flächennutzungsplan und der Bundesverkehrswegeplan enthält der Gewerbeentwicklungsplan eine Trasse über die Flächen SB52 und ggf. SB53. Diese Planungen sind in dem Entwurf der Lärmaktionsplanung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die Planungen des Gewerbeentwicklungsprogramms wurden nicht mit dem Entwurf der Lärmaktionsplanung abgewogen. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung ist daher auch aus diesem Grunde als rechtswidrig i.B.a. die Ausweisung als Stadtoase auf den Flächen SB52 und SB53 anzusehen.

d. Landschaftsprogramm 2015

Im Landschaftsprogramm 2015 ist vorgesehen, die Flächen südlich des Flughafens derart zu nutzen, dass eine Verbesserung für das Brüten von Wiesenvögeln eintritt. U.a. diese Maßnahme widerspricht den Aussagen im Entwurf der Lärmaktionsplanung, dass die Flächen SB52 und SB53 als Naherholungsgebiet klassifiziert werden sollen. Brutvögel könnten sich durch die Menschen und ggf. durch die mitgeführten Hunde gestört fühlen, sodass die Ziele des Landschaftsprogramms 2015 konterkariert würden.

Das Landschaftsprogramm ist unter https://www.lapro-bremen.de/assets/Lapro-Plan/Karten_Plaene/01_Lapro_Textband_Pub_1604_small.pdf abrufbar.

Der aktuelle Entwurf der Lärmaktionsplanung ist demnach rechtswidrig, da er nicht mit dem geltenden Landschaftsprogramm Bremens abgewogen worden ist.

2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen

Der Verkehrsflughafen Bremen genießt Bestandsschutz, der durch den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung beeinträchtigt wird.

a. Fluglärmkontur

In der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000 wurde eine Lärmausbreitung ausgehend vom Flugbetrieb am Flughafen Bremen festgelegt. Dementsprechend darf der Flughafen auf der Start- und Landebahn 09/27 nur in solchem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetriebslärm die im Gutachten von Prof. Dr. Mensen vom Juni 1988 für das Jahr 1995 ermittelte Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels von $L_{eq} = 67 \text{ dB(A)}$ nicht um mehr als 1 dB(A) überschritten wird (vgl. Buchstabe G. der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000). Die äußerste, in jedem Fall einzuhaltende räumliche Begrenzung für einen L_{eq} von 67 dB(A) wird durch die 67 dB(A) -Kontur des mit der Verordnung des Bundesministers des Inneren vom 28. Mai 1974 festgelegten Lärmschutzbereichs gebildet. Die Fluglärmkontur aus 1974 ist in der **Anlage 2** dargestellt. Somit ist der Flugbetrieb mindestens bis zu der Grenze der Fluglärmkontur rechtlich zulässig.

Die Fluglärmkontur ragt über die Grenzen des planfestgestellten Flughafenbetriebsgeländes hinaus und überlagert insbesondere Bereiche der von Ihnen als Stadtoase ausgewiesenen Flächen SB52, SB53 und SB34. Würden die Ruhigen Gebiete wie im Entwurf der Lärmaktionsplanung dargestellt beibehalten bleiben, wäre der Flugbetrieb unzulässig beschränkt. Da die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28. August 2000 vorrangig gilt, ist die Ausweisung der Ruhigen Gebiete mangels hinreichender Abwägung rechtswidrig.

b. Nebenstartbahn 23

Durch die Ausweisung der Flächen SB52 als Ruhige Gebiete könnte der Nutzungszweck der Nebenstartbahn 23 konterkariert werden. Die Nebenstartbahn 23 wurde seinerzeit als Lärmschutzmaßnahme für den Bereich Grolland und Stuhr-Kuhlen in Betrieb genommen. Von der Nebenstartbahn 23 können Kleinflieger mit bis zu 5,7 t MTOW starten. Bei extensiver Nutzung könnten die Lärmschutzziele des aktuellen Entwurfs der Lärmaktionsplanung 2024 beeinträchtigt werden. Details müssten in einem gesonderten Lärmgutachten bewertet werden.

3. Abwägungsausfall zu Stadtoase ohne Pegelbegrenzung

Hinsichtlich der Ausweisung der Gebiete SB52 und SB53 scheint ein Abwägungsausfall vorzuliegen. Dem Entwurf der Lärmaktionsplanung 2024 kann nicht entnommen werden, warum eine Ausweitung der Ruhigen Gebiete im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2014 erfolgt ist. Entsprechend kann die Aussage im Entwurf der Lärmaktionsplanung nicht nachvollzogen werden, dass die Veränderungen des Zuschnittes der Ruhigen Gebiete SB52 und SB53 auf den Flächendarstellungen des aktuellen Flächennutzungsplanes beruhen. Unseres Erachtens werden die Darstellungen des Flächennutzungsplanes in den o.g. Gebieten nicht annähernd berücksichtigt.

Bei interessengerechter Abwägung hätten die Ersteller des Entwurfs der Lärmaktionsplanung zu dem Schluss kommen müssen, dass der L_{DEN} -Pegel von 65 dB(A) auf den Flächen SB52, SB53 und SB34 nicht eingehalten werden kann. So erkennt der Entwurf der Lärmaktionsplanung an anderer Stelle an, dass beispielsweise neben Industrie- oder Hafenflächen oder im direkten Einfluss von Straßen mit hohen Verkehrszahlen Pegelgrenzen oberhalb von 65 dB(A) zu finden seien. Im Bereich der Flughafenbetriebsflächen erfolgt diese Auseinandersetzung mit der bestehenden Nutzung nicht. Stattdessen findet sich lediglich der Hinweis, dass u.a. in der Umgebung des Flughafens einzelne Gebiete in ihrer Kategorie verändert worden bzw. ihr Schutzanspruch gesenkt wurde. Dadurch sei sichergestellt, dass die bestehenden Unternehmen in ihrem genehmigten Betrieb und der gesetzlich vorgeschriebenen Entwicklungsmöglichkeit bei einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) nicht eingeschränkt werden. Inwiefern die Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt sein können, erläutert der Entwurf der Lärmaktionsplanung hingegen nicht.

4. Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung Verkehrsflughafen Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft

Mit dem Flughafen Bremen steht eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung, die erhebliche Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremen und die Region hat. Dementsprechend wurde im Koalitionsvertrag verankert, dass Flächen auf dem Flughafengelände im Zuge des Erweiterungsbedarfes von Airbus erschlossen werden sollen. Diese Möglichkeit ist durch die Ausweisung von Ruhigen Gebieten auf den Flächen SB52 und SB53 erheblich beeinträchtigt. Die Lärmaktionsplanung widerspricht daher den Inhalten des Koalitionsvertrages.

Der Koalitionsvertrag ist abrufbar unter <https://www.spd-land-bremen.de/Binaries/Binary8460/Koalitionsvertrag-2023-final-mit-U.pdf>.

5. Fehlende Eignung als Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)

Die Flächen SB52 und SB53 sind bereits aufgrund der aktuellen Nutzung nicht geeignet, die mit der Lärmaktionsplanung verfolgten Ziele zu erreichen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen können nicht gleichzeitig der Naherholung dienen. Eine Nutzung durch Menschen im Zuge der Naherholung z.B. aufgrund der Nutzung als Ort zum Spaziergehen, Spielen oder Hunde ausführen, wäre mit der Nutzung als landwirtschaftliche Flächen nicht vereinbar. Auf den Flächen verweilende Tiere würden durch Spaziergänger oder freilaufende Hunde gestört werden.

Überdies sind insbesondere die als Stadtoase ausgewiesenen Gebiete SB52, SB53 und SB34, aber auch die von den Flughafenbetriebsgelände weiter entfernt gelegenen Gebiete wie SB33 und SB38 bereits aktuell u.a. durch den Fluglärm der den Flughafen Bremen an- und abfliegenden Luftfahrzeuge durch Lärm beeinträchtigt. Insofern ist es fragwürdig, ob diese Bereiche geeignet sind, dem Ziel der Naherholung dienen zu können.

Wir erlauben uns den Hinweis, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bzw. die Deutsche Flugsicherung GmbH sowie die Landesluftfahrtbehörde bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation zu beteiligen ist. Überdies nehmen wir diese Stellungnahme zum Anlass, Sie zu bitten, uns bei zukünftigen Planungen direkt als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Gerne erläutern wir Ihnen unsere Bedenken in einem persönlichen Gespräch.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Vorschlag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, um den Lärmaktionsplan 2024 für Bremen zu ergänzen:

Am 03.04.2024 wurden in der 173. Sitzung der Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen die Anpassung der Sichtflugverfahren in östliche Richtung am Bremer Flughafen beraten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, die Sichtflugverfahren gemäß der vorgestellten Verfahren zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen.

Ziel der Anpassung ist eine bessere und vor allem schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR), indem die Sichtabflüge nach dem Start in einer Rechtskurve in Richtung Süden zu den Meldepunkten Sierra 2 und Sierra 1 abdrehen. Durch das frühzeitige Abdrehen werden dicht besiedelte Stadtteile im Osten des Flughafens gemieden, so dass sich die Lärmbetroffenheit insgesamt verringert.

Im Folgenden finden Sie die Rückmeldungen zu den zuvor dargestellten Stellungnahmen:

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
1	Borgfeld	Der Beirat Borgfeld nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis.	
2	Burglesum	Der Beirat Burglesum nimmt den Lärmaktionsplan mit dem Hinweis, dass es kritisch betrachtet werden müsse, dass nur theoretischer Lärm ermittelt wurde, zur Kenntnis. Der Beirat ist aufgrund der vorgestellten Methoden jedoch ernüchert, da viele individuell Fälle in dieser Form nicht betrachtet werden.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Lärmkartierung als Hauptgrundlage der Lärmaktionsplanung basiert tatsächlich auf berechneten Lärmimmissionen. Auch in anderen Regelwerken zum Immissionsschutz werden in erster Linie berechnete Werte herangezogen. Das liegt in erster Linie an Einflussgrößen wie z.B. Niederschlag, Wind, Schwankungen im Verkehr aufgrund bestimmter Wochentage/Ferien/Baustellenumleitungsverkehre. Bei einer Berechnung werden über das Jahr gemittelte Werte herangezogen. Die Lärmaktionsplanung zielt auf gesamtstädtische Maßnahmen zur Entlastung der am meisten betroffenen Anwohner:innen ab. Einzelbeschwerden zu z.B. einzelnen Betrieben, Geschwindigkeitsüberschreitungen in konkreten Straßenzügen u.ä. können dagegen nur im Einzelfall geprüft, nicht aber über die Lärmaktionsplanung gelöst werden. Da die Lärmaktionsplanung keine eigene Rechtsgrundlage darstellt, muss zudem die bestehende Gesetzgebung und die gesetzlichen Anforderungen an Maßnahmen (z.B. die Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen) berücksichtigt werden.</p> <p>Individuelle Beschwerden aus den beiden Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aber soweit möglich an die zuständigen Stellen zur Bearbeitung gegeben. Dies passiert auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung regelmäßig.</p>
3	Findorff	Der Fachausschuss „Bau, Umwelt, Klima und Verkehr“ des Stadtteilbeirates Findorff nimmt die im Betreff genannte Angelegenheit zur Kenntnis.	
4	Gröpelingen	1. Die Lärmaktionsplanung wird im vorliegenden Entwurf vom 04.04.2024 als unzureichend für den Stadtteil Gröpelingen - insbesondere	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Ablehnung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		für den Ortsteil Oslebshausen - abgelehnt.	
		2. Der Senat wird aufgefordert eine Entwicklungsstrategie für Gröpelingen zu entwickeln, die zu einer Sozial-, Umwelt- und Ökonomiegerechtigkeit innerhalb der nächsten 5 Jahre führt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Forderung geht weit über die Möglichkeiten eines Lärmaktionsplanes hinaus, siehe dazu auch die Ausführungen zu den folgenden Forderungen. Lärm ist einer von zahlreichen Faktoren für die beschriebene Problematik. Die Forderung ist an anderer Stelle zu positionieren.
		3. Der Senat wird aufgefordert die große Anzahl anlaufenden Planungen zu Stahlwerken, Schrotttumschlag, Bahnwerkstatt etc. sowie den in Fertigstellung begriffenen Projekten wie A 281, Klärschlammverbrennungsanlage etc. zusammen mit dem Lärmaktionsplan mit dem Ziel abzustimmen, langfristig – also innerhalb der nächsten fünf Jahre - einen maximalen nächtlichen Geräuschpegel von 40 db(A) entsprechend der Empfehlung des Sachverständigenrats für Umweltfragen einzuhalten.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die beschriebenen Vorhaben unterliegen eigenen Genehmigungsverfahren und Rechtsgrundlagen. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage dar und kann insofern die bestehende Gesetzgebung nicht in Form strengerer Maßnahmen einschränken. Siehe dazu auch unser Schreiben zum Beschluss des Beirats Oslebshausen mit der Forderung zur Erarbeitung eines Lärmkatasters. Dort wird die rechtliche Problematik geschildert. Bei den genannten Werten von 40 dB(A) in der Nacht handelt es sich um Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen. Aus diesen lassen sich keine rechtlichen Ansprüche ableiten. Ein Wert von 40 dB(A) in der Nacht wie gefordert für die Summe aller Lärmquellen erscheint nach hiesiger Auffassung in einer Großstadt für nicht realisierbar. Dazu müsste massiv in die Rechte der Bevölkerung (Fahrverbote u.ä.) eingegriffen werden. Der Lärmaktionsplan hat sich an die bestehende Gesetzgebung zu halten. Diese sieht den o.g. Immissionsrichtwert z.B. rein für Gewerbelärm nach TA Lärm in Allgemeinen Wohngebieten vor. In Mischgebieten darf dieser Wert bereits mit Werten von 45 dB(A) überschritten werden. Für Verkehrslärm in der Bauleitplanung gilt nach DIN 18005 als Orientierungswert bereits in Allgemeinen Wohngebieten ein Wert von 45 dB(A). Die Neuausweisung von Wohnnutzung in Bremen ist nach derzeitigem Stand sogar bis zu einem nächtlichen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) in Kombination mit passivem Schallschutz möglich.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>4. Der Senat wird aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Lärminderung für die kommenden fünf Jahre zu benennen, zu planen und zu beschließen und insbesondere mit der mit der Lärmsanierung des Ortsteils Oslebshausen umgehend zu beginnen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wie dem Beirat mehrfach, zuletzt im Schreiben zum Beschluss Lärmkataster, mitgeteilt, sieht die Senatorin für Umwelt nach derzeitigem Stand keine Möglichkeit, auf Basis des Immissionsschutzrechtes weitere Verbesserungen herbeizuführen. Die Betriebe im Umfeld des Industriehafens arbeiten nach unserem Kenntnisstand entsprechend ihrer Genehmigung. Konkrete Hinweise auf Abweichungen oder Überschreitungen der Immissionsrichtwerte durch einzelne, konkrete Betriebe, können weiterhin jederzeit der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen mitgeteilt werden. Dann wird geprüft, ob ggf. Anordnungen zu treffen sind.</p>
		<p>5. Der Senat wird aufgefordert Verhandlungen mit der Firma ArcelorMittal vor dem Hintergrund der gewährten Subventionen und der Firma Alstom angesichts der Vermietung der Flächen zur Einrichtung des EBN-Servicecenters zu führen, für bessere Immissionswerte zu sorgen, als sie rechtlich vorgeschrieben sind.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Einhaltung von Werten unterhalb der Immissionsrichtwerte kann weder auf Basis des Immissionsschutzrechtes noch auf Basis des Lärmaktionsplans, welcher keine eigene Gesetzgebung darstellt, eingefordert werden. Für derartige Maßnahmen sind z.B. finanzielle Anreize vorzusehen. Die Senatorin für Umwelt ist, wie in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs beschrieben und im in der Antwort zu 3 beschriebenen Schreiben erläutert, gerne bereit, im Rahmen eines weiteren Austausches Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Belastung des Stadtteils zu diskutieren und zu erarbeiten. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes sehen wir derzeit nur geringe Möglichkeiten. Empfehlungen zu weiteren über die Gesetzgebung hinausgehenden Maßnahmen werden in Genehmigungsverfahren dennoch regelmäßig ausgesprochen und versucht, die Vorhabenträger:innen für die Situation zu sensibilisieren.</p>
		<p>6. Der Senat wird aufgefordert, des Weiteren die im folgenden aufgeführten 22 Forderungen umzusetzen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Antworten zu den einzelnen Forderungen finden Sie im Folgenden. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir Forderungen, die nicht den Lärmaktionsplan betreffen, in diesem Rahmen unter Umständen nicht berücksichtigen können. Wenden Sie sich zu den jeweiligen Fragestellungen bitte an die zuständigen Ressorts. Neben den folgenden Ausführungen wird es ein Antwortschreiben geben, das einzelne Themenschwerpunkte ggf. noch einmal aufgreift.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>1. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan einen konkreten zeitlichen Pfad mit Angabe von verbindlichen Jahreszahlen und einheitlichen Auslösewerten festlegt, wie die Vorgaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen und der WHO umgesetzt werden. Konkret müssen beim vorliegenden Lärmaktionsplan nach über 20 Jahren EU-Umgebungslärmrichtlinie die Werte von ganztags 50 db(A) und nachts 40 db(A) als Auslösewerte anerkannt werden.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Bei den genannten Auslösewerten handelt es sich um Empfehlungen verschiedener Expert:innengremien. Sie haben aber keinerlei gesetzlichen Charakter und können insofern für die Stadtgemeinde nicht als verbindliche Vorgabe herangezogen werden. Nach derzeitiger Gesetzgebung sind auch beim Neubau weiterhin deutlich höhere Lärmpegel erlaubt. Eine rechtliche Möglichkeit, die vom Gesetz zugesagten maximal erlaubten Lärmpegel einzuschränken, ist nicht vorhanden. Es wären Gesetzesinitiativen der Länder und des Bundes nötig, die bestehende Gesetzgebung an die genannten Auslösewerte anzupassen. Eine Umsetzung der vom Beirat geforderten Lärmpegel von 50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht erscheinen ohne massive Einschränkungen des KFZ- und Schienenverkehrs in einer Großstadt wie Bremen nach hiesiger Auffassung als unrealistisch.</p>
		<p>2. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine konkrete Strategie festlegt, wie die Zusammenarbeit der Ressorts mit dem Ziel des Lärmschutzes effektiv und effizient gestaltet wird und wie die sehr gute Verhandlungsposition der Stadt Bremen bzw. des Landes Bremen als Grundstückseigentümerin und/oder Subventionsgeberin genutzt wird, um Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche weit hinausgehen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die vom Beirat genannten Forderungen sind Teil der Planungen in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs zum LAP. Aufgrund der begrenzten Bearbeitungszeit zur Aufstellung eines LAPs können für ein solch komplexes Thema nicht schon vor Aufstellung konkrete Ansatzpunkte genannt werden. Die Problematik für den Stadtteil besteht seit vielen Jahren und bisher wurde auch im Austausch mit dem Beirat kein rechtskonformer Weg zur Lösung der Probleme gefunden.</p>
		<p>3. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, seine</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Beide beschriebenen Projekte sind voneinander und vom Lärmaktionsplan unabhängig laufende Verfahren. Maßnahmen und Möglichkeiten sind im</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Verhandlungsposition sowohl bei der Überlassung der Fläche für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) als auch bei der Gewährung der Subvention an die Stahlwerke (ArcelorMittal) zu nutzen, um konkrete Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche Maß weit hinausgehen.</p>	<p>Rahmen der dortigen Verfahren von den zuständigen Ressorts zu prüfen. Immissionsschutzrechtlich kann auf die Wahl des Standortes kein Einfluss genommen werden, sofern die Vorgaben der TA Lärm und die baurechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Auch stellt der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage dar, auf deren Basis Maßnahmen eingefordert werden könnten.</p>
		<p>4. Mit Priorität allerdings fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass die für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) vorgesehenen Flächen, wie in Teilen bereits in der Planaufstellung zum Bebauungsplan 2434 beschlossen und in Teilen im aktuell gültigen Flächennutzungsplan hinterlegt, als „Grüne Pufferzone“ in Form einer Ausweisung als Wald zur Umsetzung kommen und der Senat insofern sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag 2019-2023 endlich einlöst.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Auf der Grundlage des genannten Bebauungsplans wird mithilfe von Fördermitteln der sog. Klimawald entwickelt. Die grüne Pufferzone wird demzufolge im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten geschaffen.</p>
		<p>5. Außerdem fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass er die übrigen oben angeführten Umsetzungsprobleme unmittelbar abhilft.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 An dieser Stelle wird noch einmal auf die bereits dargestellten Möglichkeiten eines Lärmaktionsplans verwiesen.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>6. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine Aufstellung der Tabellen 4 bis 20 mit Angaben zu den Belasteten Menschen, Wohnungen, Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern sowie der konkreten namentlichen Benennung der Belasteten Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern aufgeteilt nach den Ortsteilen Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen als Anlage aufführt und dem Stadtteilbeirat zur Verfügung stellt.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die dargestellten Daten entsprechen den gesetzlichen Anforderungen an die Lärmkartierung und werden im Lärmaktionsplan nachrichtlich übernommen. Eine Auswertung der statistisch erhobenen Daten dieser Einrichtungen nach Stadtteil liegen aus vorgenannten Gründen nicht vor. Die Anzahl der betroffenen Einrichtungen richtet sich nach der Nähe der jeweiligen Lärmquellen. Gröpelingen wird demnach, sofern dort vorhanden, ähnlich wie Hemelingen verhältnismäßig viele betroffene Einrichtungen an Autobahnen, Schienenwegen und Gewerbeflächen haben. Kindertagesstätten fallen entsprechend der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie nicht in die Berichtspflicht. Hier liegen entsprechend für Bremen keine Werte vor.</p>
		<p>7. Insbesondere fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen ausführliche Informationen zur Belastung der Schule Auf den Heuen, der Kindertagesstätte Auf den Heuen und des Diako-Krankenhauses.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wie zuvor beschrieben liegen für die einzelnen Einrichtungen keine konkreten Daten vor. Für die jeweilige Umgebung wurden aber durch unser Haus die ihnen bekannten Langzeitlärmmessungen durchgeführt anhand derer sich die Lärmbelastung abschätzen lässt. Für die Schule und Kindertagesstätte dürfte diese in Bezug auf Lärm von Süden aufgrund der Abschirmwirkung des Gebäudekomplexes Wohlers Eichen deutlich unter den dort gemessenen Werten liegen.</p>
		<p>8. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen kritisiert die mangelhafte Öffentlichkeitsbeteiligung und fordert eine Verbesserung der Prozesse und ein Überdenken der Vorgehensweise. Insbesondere sind die Stadtteilbeiräte in einem strukturierten Format einzubinden.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und eine Transparenz zu gewährleisten wurde die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS Bremen genutzt. Über die Beteiligungsmöglichkeit wurde zur ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung über Presseveröffentlichungen in „Die Norddeutsche“ und im Weser-Kurier sowie über die Pressestelle des Senats Bremen und unsere Internetseite zur Lärmaktionsplanung informiert. Zudem wurden bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2023 alle Ortsamtsleitungen und Stadtteilbeiräte eingeladen, ihre Stellungnahmen</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>abzugeben und um Weitergabe der Information zur 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Stadtteilen gebeten. Auch uns bekannte Gremien und Lärminiativen wurden über die Beteiligung informiert. Das verwendete Tool hat sich auch in anderen Zusammenhängen bewährt. Für die nächste Lärmaktionsplanung wird die Beauftragung externer Dienstleister:innen mit entsprechenden Austauschformaten geprüft.</p>
		<p>9. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat, dass die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft Terminplan und Maßnahmenpaket mit dem Stadtteilbeirat zeitnahe abstimmt.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 SUKW hat das Anstoßen eines Austausches zu Ansiedlungsstrategien u.a. mit Maßnahmen über die Gesetzgebung hinaus bereits unter Kapitel 9.2.4 des Entwurfs zum LAP angeboten. Die Aufstellung eines Zeitplanes erscheint vor Beschluss des Lärmaktionsplanes für nicht darstellbar, da vor Beschluss des LAPes jederzeit Änderungen möglich sind. Darüber hinaus verweisen wir auf Ausführungen unseres Schreibens zur Forderung nach einem Lärmkataster vom Frühjahr diesen Jahres.</p>
		<p>10. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert die Aufnahme und Berücksichtigung a) sämtlicher Fertigstellungen von Projekten als auch b) sämtlicher absehbarer Projekte mit ihren jeweiligen Auswirkungen in die Lärmkartierung 2022 ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Eine Berücksichtigung geplanter und noch nicht umgesetzter Maßnahmen im Rahmen der Lärmkartierung ist, wie bereits dem Beirat mehrfach mitgeteilt, nicht möglich. Das liegt schon allein daran, dass sich Planungen während der Bauphase aus verschiedenen Gründen ändern oder verzögern können. Nach Fertigstellung der Vorhaben werden alle Projekte, sofern von einer relevanten Lärmbelastung auszugehen ist, ab der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt. Unabhängig davon müssen z.B. gewerbliche Betriebe bereits im Verfahren die Regelungen der TA Lärm beachten, was dazu führen sollte, dass die zusätzliche Belastung im Regelfall gering ist und sich bei der Kartierung nur geringe Änderungen ergeben sollten.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll.	
		11. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert den Bremer Senat auf, die gewerblich und industriell geprägte Umgebung des Ortsteils Oslebshausen einschließlich der Hafensareale sozial und umweltgerecht mit zeitgemäßen Bebauungsplänen festzusetzen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Planungen in Bezug auf Bebauungspläne wären Teil des in Kapitel 9.2.4 geplanten Austausches zu Ansiedlungsstrategien. Geräuschkontingentierungen werden auch in Bremen bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne mit gewerblicher Nutzung vorgenommen. Die lärmverursachenden Betriebe Gröpelingens sind aber größtenteils bereits im Bestand vorhanden. Ob eine Überplanung bestehender Flächen und eine damit verbundene mögliche Einschränkung des Betriebes durch Kontingente rechtlich möglich ist, wäre im Rahmen des Austausches durch das Bau- und Wirtschaftsressort zu prüfen.
		12. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, bei der Aufstellung der Bebauungspläne das Instrument der Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) zu nutzen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 siehe vorherige Antwort
		13. Auch fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen, dass der Bremer Senat durchsetzt, dass Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, von den Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der LAP entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für Bürger:innen. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des LAPs bei der Abwägung der verschiedenen Belange zu berücksichtigen hat. Der Lärmaktionsplan stellt aber darüber hinaus keine eigene Rechtsgrundlage dar. Vorhabenträger:innen von gewerblichen Anlagen müssen die baurechtlichen und immissionsschutzrechtlichen Vorgaben (nach TA Lärm)

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			berücksichtigen. Eine weitere Einschränkung über den LAP ist nicht möglich.
		14. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine ausführliche Überarbeitung des Abschnitts 7.2 Nicht bundeseigene Schienenstrecken. Hierbei sind konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen der Hafeneisenbahn vorzuschlagen.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Hafeneisenbahn wurde auch in vorherigen Stufen der Lärmkartierung kartiert, allerdings nicht für den Bereich des Industriefhafens, da bisher die Meinung vertreten wurde, dass in dem Bereich die Gewerbebetriebe die Hauptlärmquelle sind und der Rangierbahnhof eine genehmigte Anlage des Eisenbahnverkehrs ist. In Kapitel 7.2 ist dargestellt, wieso bis zur Umsetzung der konkret in der Genehmigung befindlichen Bahnwerkstatt keine Maßnahmen geplant sind. Sollte die Umsetzung der Bahnwerkstatt aus nicht näher benannten Gründen nicht stattfinden, kann unabhängig vom LAP ein Austausch zur Beschwerdesituation der Hafeneisenbahn und möglicher Maßnahmen erfolgen. Für Abschnitte der Hafeneisenbahn außerhalb des Industriefhafens ist uns keine relevante Beschwerdelage bekannt. Beschwerden sind zu richten an den Bahnlärmbeauftragten bei SBMS. Zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Bahnwerkstatt verweisen wir auf das laufende Verfahren bei SBMS.</p>
		15. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung der Einführung des Abschnitts 9 Industrie, Gewerbe, Häfen. Hierbei sind insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen die konkreten planungsrechtlichen Festsetzungen bzw. der Charakter der Nutzungen zu berücksichtigen.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Kritik an der Aufführung der Nutzungskategorie Mischgebiet kann <u>nicht</u> nachvollzogen werden. Es wird bewusst die Wohnnutzungskategorie mit dem geringsten Schutzanspruch erwähnt, um aufzuzeigen, dass neu entstehende Betriebe selbst im Mischgebiet Immissionsrichtwerte einhalten müssen, die 10 dB(A) strenger sind als Auslöseschwellwerte vergangener Lärmaktionspläne. In einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet wird es daher noch unwahrscheinlicher, dass von neu entstehenden Betrieben eine relevante Pegelzunahme im Sinne des Lärmaktionsplans zu erwarten ist. Zusätzlich wird in Abschnitt 9 das Beispiel der Überseestadt konkret beschrieben. Dort handelt es sich um Mischgebiete und/oder Urbane Gebiete.</p>
		16. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung des Abschnitts Abschnitt 9.1	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Planungen der Stahlwerke in Kapitel 9.1 werden rein informativ dargestellt. Das Genehmigungsverfahren ist eigenständig und unabhängig</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Herausforderung Transformation Stahl. Es sind Maßnahmen zu entwickeln und ArcelorMittal zu vereinbaren, die eine gesunde Koexistenz der Stahlwerke und der Menschen in Oslebshausen ermöglichen. Der Stadtteilbeirat unterstützt die Transformation der Stahlwerke – im Gegensatz zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters – ausdrücklich.</p>	<p>vom LAP anzusehen. Im Rahmen des dort laufenden Verfahrens werden auch Aspekte des Lärmschutzes geprüft. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist nicht mit erhöhten Schallemissionen durch die Transformation zu rechnen. Kritik am Vorgehen im Verfahren der Stahlwerke ist im dortigen Verfahren anzubringen. Die vorhandenen Probleme und Fragestellungen können nicht im Rahmen des LAP gelöst werden. Wie beschrieben gehen wir von einem TA-Lärm-konformen Vorgehen aus. Die erste Teilgenehmigung zur Umstellung des Stahlwerks auf Lichtbogenofen und Direktreduktionsanlage ist inzwischen erteilt worden.</p>
		<p>17. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine konkrete Aufstellung der konkreten lärmrelevanten Besprechungsergebnisse des Runden Tisches der hieraus folgenden Umsetzungspläne (Termine, Maßnahmen) im Lärmaktionsplan im Abschnitt „Runder Tisch“.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der Bericht zum Runden Tisch wird nach seiner Finalisierung im Ganzen den Teilnehmenden des Runden Tisches zur Verfügung gestellt.</p>
		<p>18. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine objektive Überarbeitung des beschönigend wirkenden Abschnitts im Lärmaktionsplan mit dem klaren Hinweis, dass die vorherrschende und gemessene Lärmbelastung gesundheitsschädlich ist.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die rechtlich anerkannte Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegt bei einer dauerhaften Lärmbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht. Das Zitat Frau Schäfers ist nach unserer Auffassung ohne Zusammenhang so nicht korrekt. Frau Schäfer bezog sich auf die Messungen bei Anwesenheit des Schiffes. Die dort genannten Lärmpegel liegen bei dauerhaftem Einwirken teilweise oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Dies wird bei den Ausführungen zu den beiden durchgeführten Messungen ergänzt. Wir haben im Nachgang der Messungen bereits Maßnahmen in Absprache mit dem Betrieb durchgeführt (vgl. Kap. 9.2.3), die nach unserer Auffassung geeignet sind, die Lärmpegel gegenüber der Messung 2021 zu reduzieren.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			Bei Abwesenheit des Schiffes liegen die gemessenen Werte deutlich unter der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.
		19. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert weiterhin vom Bremer Senat, dass das Gesundheitsamt angewiesen wird, kurzfristig Lösungen herbeizuführen und dass Planfeststellungsverfahren, wie das zum EBN-Servicecenter der Firma Alstom eingestellt werden, um nicht fahrlässig einen Fortbestand der Stahlwerke der Firma ArcelorMittal aufgrund des Wettbewerbs um Lärmkontingente („Windhundrennen“) zu gefährden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Das Gesundheitsamt wurde im Verfahren zum EBN-Servicecenter per Stellungnahme beteiligt. Die Abwägung der Stellungnahme erfolgt im Rahmen des Verfahrens durch die Planfeststellungsbehörde bei SBMS. Dabei ist die bestehende Gesetzgebung zu berücksichtigen. Das Gesundheitsamt hat keine Befugnis, laufende Planfeststellungsverfahren einzustellen.
		20. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung und Richtigstellung des Abschnitts „Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb“.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Beim letzten Besuch im Beirat wurden wir auf die aktuell stattfindende sehr laute Verladung hingewiesen. Wir haben die Situation der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zeitnah mitgeteilt, worauf ein weiteres Gespräch erfolgte. Tatsächlich wurde uns aber von mehreren Seiten nach den in Kap. 9.2.3 beschriebenen Gesprächen mit dem Betrieb von einer deutlichen Verbesserung der Situation berichtet. Dies in Abrede zu stellen, sehen wir kritisch. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass die Berücksichtigung der Absprachen mit der Zeit abnimmt und insofern regelmäßige Gespräche nötig sind. Dies wird im Abschnitt 9.2.3 ergänzt.
		21. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, endlich und umgehend Abhilfe zu schaffen und seiner Fürsorgepflicht nachzukommen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Gewerbeaufsicht schöpft bereits die immissionsschutzrechtlich vorhandenen Möglichkeiten aus. Bereits nach dem letzten Beiratstermin gab es erneute Gespräche zwischen Vertreter:innen der Gewerbeaufsicht und des Betriebes. Gerne versuchen wir auch im Rahmen des vorgeschlagenen Austauschs zu Ansiedlungsstrategien die Situation des Recyclingbetriebes zu besprechen. Es ist aber festzuhalten, dass wir auch im Austausch mit anderen

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>22. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine experimentelle Aufsummierung und Analyse der Wechselwirkungen der unterschiedlichen Lärmemittelen insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen zum Gegenstand des Lärmaktionsplans zu machen.</p>	<p>Bundesländern bisher keine rechtliche Möglichkeit zur Lärmreduzierung gefunden haben.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der Beirat möge die Ziele dieser Aufsummierung näher erläutern. Wie bereits mehrfach beschrieben gibt es keine Rechtsgrundlage für die Beurteilung des Gesamtlärms und die Ergebnisse wären stark abhängig von der Art der Aufsummierung. Rechtliche Forderungen ließen sich daraus erst bei Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung für einen typischen Tag (ohne nächtliche Schiffverladung) ableiten. Dafür gibt es auf Basis der Lärmkartierung und der Messungen auf dem Diako und an Wohlers Eichen keine Hinweise.</p>
5	Hemelingen	<p>Allgemeine Forderungen zum Stand von Bearbeitungen etc.</p> <p>Forderungen zur A1 Anlage 5.2</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Uns als sammelnde Behörde fehlen leider die Möglichkeiten und Kapazitäten, zu jeglicher Eingabe der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung den aktuellen Stand und die Umsetzung der Maßnahme durch die in den Tabellen genannten Stellen zu prüfen bzw. den genauen Stand in Erfahrung zu bringen. Die zuständigen Stellen wurden wie beschrieben informiert und haben teilweise Rückmeldungen gegeben. Die weitere Bearbeitung liegt in der Zuständigkeit der genannten Stellen und ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Der weitere Bearbeitungsstand muss entsprechend selbst bei den entsprechenden Stellen wie z.B. der Gewerbeaufsicht oder dem ASV in Erfahrung gebracht werden.</p> <p>Zu einzelnen Themenschwerpunkten finden Sie im Folgenden weitere Ausführungen.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Ein wesentlicher Faktor bei der Dringlichkeitsreihung für die Bundesfernstraßen in Bremen war die Anzahl an vermeintlich Betroffenen und die vermeintlich höheren Immissionswerte aufgrund höherer Verkehrsmengen. Unsere 1. Priorität liegt bei der BAB A1 von Brinkum bis zum Bremer Kreuz. Im Anschluss folgt voraussichtlich die BAB A27. Zur Ermittlung der tatsächlichen Grenzwertüberschreitungen sind Lärmschutztechnische Untersuchungen durchzuführen. Sollte es zu keinen Änderungen in der Priorisierung, aufgrund derzeit unvorhersehbarer</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>Ereignisse kommen, beabsichtigen wir in den nächsten zwei Jahren mit den Untersuchungen an der BAB A27 im Raum Bremen zu beginnen. Anhand der Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchung werden wir prüfen, inwieweit und in welcher Ausgestaltung Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können, da eine Lärmsanierung lediglich als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden kann.</p>
		<p>Forderungen von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Anlage 5.3</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan ist sehr detailliert das Vorgehen in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen auf stadtbremischen Straßen beschrieben. Aufgrund der Vielzahl an Straßen mit sehr hohen Beurteilungspegeln wurden zunächst diejenigen 11 aus Tabelle 22 ausgewählt, für die die Zahl der Betroffenen am höchsten ist und eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am realistischsten erscheint. Sollten alle 11 Straßenabschnitte bereits innerhalb der Zeit bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans geprüft worden sein, können weitere Abschnitte geprüft werden. Auch hier liegt die Priorität auf den Straßen mit den meisten Betroffenen. Sofern nicht anders angegeben, fallen die Straßen, auf die im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung verwiesen wird, nicht unter diese am meisten betroffenen Streckenabschnitte.</p>
		<p>Forderungen nach Lärmschutz an bundeseigenen Schienenwegen aus Anlage 5.4</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Lärmschutz an bundeseigenen Bahnlinien erfolgt, wie in Kap. 7.1 beschrieben, im Regelfall nach dem Konzept der freiwilligen Lärmsanierung an Schienenwegen, wobei feste Auslösewerte gelten, ab denen Maßnahmen durchgeführt werden. Die Einflussmöglichkeiten der Stadtgemeinde auf die Bearbeitungsreihenfolge seitens der Deutschen Bahn sind sehr begrenzt. Die Abarbeitung erfolgt deutschlandweit zentral nach einem festen Konzept. In Bremen fand bereits eine Prüfung des gesamten Schienennetzes nach den damals geltenden Lärmsanierungswerten statt. Aus dem Grund ist, wie in den Anmerkungen zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben, nach derzeitigem Stand nicht mit zeitnahen Umsetzungen weiterer Maßnahmen zu rechnen. Nichtsdestotrotz hat sich die Stadtgemeinde sowohl in der ersten als auch</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Nr. 42: Der Beirat fordert die Überarbeitung der Flughafengenehmigung, für die Überarbeitung ist ein Zeitplan vorzulegen. Die Zeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen in der neuen Genehmigung zukünftig Flug-frei sein.</p> <p>Nr.44: Der Beirat Hemelingen hält an seinem Beschluss fest. Es sollen keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden. Aufgrund der Beschwerdelage fordert der Beirat die Einrichtung einer festen Messstation im Stadtteil Hemelingen Anlage 5.6</p>	<p>zweiten Beteiligung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes kritisch geäußert und auf Betroffenheiten u.a. in Hemelingen hingewiesen. Konkrete weitere Forderungen seitens des Beirats sind direkt an das Eisenbahnbundesamt oder die Deutsche Bahn zu richten.</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation Zu Nr. 42: Die Forderung des Beirats Hemelingen wird zur Kenntnis genommen. Es besteht keine Veranlassung zur Änderung der Flugplatzgenehmigung. Zu Nr. 44: Die Forderung des Beirats Hemelingen wird zur Kenntnis genommen. Es besteht keine Veranlassung, an der bewährten Praxis zur Erteilung von Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen etwas zu ändern.</p> <p>Die Flughafen Bremen GmbH Zu Nr. 44: Die Inhalte unserer bisherigen Stellungnahme haben weiterhin Gültigkeit. Wir weisen erneut darauf hin, dass der mobile Lärmesswagen gerne auch in Hemelingen eingesetzt werden kann.</p>
6	Horn-Lehe	<p>Einstimmiger Beschluss des Fachausschusses Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe, keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 abzugeben. Verweis auf die vier Punkte des Beschlusses vom 02.11.2020 zum Evaluierungsbericht zum Lärmaktionsplan (damals Stufe 3), an denen sich nichts geändert hat.</p> <p>1. Der Beirat Horn-Lehe unterstützt den Antrag des Bürgervereins Horn-</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wird zur Kenntnis genommen. Antworten im Folgenden.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>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>Die freiwillige Lärmsanierung des Bundes an Autobahnen wie der A27 dient dem Schutz der Wohnnutzung vor Lärm an Bestandsautobahnen. Sportplätze und sonstige Freiflächen sind von diesem Programm nicht umfasst. Mit einer Lärmschutzwand zum Schutz des Sportplatzes ist daher nicht zu rechnen. Auch die Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen konzentriert sich vor allem auf die hohen Betroffenenheiten in der Nacht für die dort lebenden Anwohner:innen. Wünsche nach Maßnahmen an Sportanlagen wären an den Senator für Inneres und Sport zu richten.</p>
		<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 Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 siehe Ausführungen zur freiwilligen Lärmsanierung an Autobahnen. Auch die freiwillige Lärmsanierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes sieht nur Schutzansprüche in Form von aktivem oder passiven Schallschutz für Wohnnutzung vor. Die bestehende Lärmschutzwand endet am Ende der Wohnbebauung.</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</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Forderung wird zur weiteren Prüfung an die Autobahn GmbH des Bundes sowie die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung weitergegeben. Die Möglichkeiten für Maßnahmen an Bundesfernstraßen und Autobahnen sind aufgrund der fehlenden Zuständigkeit, wie im Kapitel 6.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben, für die Stadtgemeinde sehr eingeschränkt.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>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>	
		<p>4. 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. (einstimmig)</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Aufgrund von Lärmbeschwerden und Hinweisen wurde das Radreifenprofil der neuen Straßenbahnen bereits optimiert und ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes entwickelt. Details sind Kap. 7.3 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan zu entnehmen. Darüber hinaus gehende Beschwerden sind konkret an das Beschwerdemanagement der BSAG zu richten.</p> <p>Stellungnahme der Bremer Straßenbahn AG Der Fuhrpark der BSAG umfasst mehr als 350 Fahrzeuge, darunter derzeit 72 moderne, 2,65 Meter breite Straßenbahnen vom Typ GT8N-2 (»Nordlicht«). Zusammen mit den mehr als 40 ebenfalls 2,65 Meter breiten und 1,50 Meter kürzeren Bahnen vom Typ GT8N-1 bilden sie mit 8 Straßenbahnlinien und circa 110 Kilometern Länge das Rückgrat des ÖPNV in Bremen. Das »Nordlicht« basiert auf der Baureihe Avenio von Siemens Mobility. Es wurde für das Bremer Schienennetz angeschafft. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbessert die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräuschentwicklung</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.</p> <p>Zusätzlich werden diverse technische Maßnahmen durchgeführt – wie im Textteil des Lärmaktionsplanes aufgeführt –, um die Geräusche insgesamt deutlich zu reduzieren. Ein Beispiel daraus: »Um die Lärmentwicklung aus dem Kontakt von Rad zur Schiene beim Nordlicht zu reduzieren, wurden die Fahrzeuge mit einem veränderten Radreifenprofil ausgestattet. Zudem wird ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes mithilfe von zusätzlichen Sensoren gestartet. Dieses liefert aktuelle Daten zum Zustand der Lauffläche des Rades und erlaubt damit – bei Bedarf – eine frühzeitige Überarbeitung abgefahrener Räder. Unabhängig davon werden alle Bremer Straßenbahnen mit Radabsorbieren ausgestattet.</p>
7	Huchting	<p>1. Bereich der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8</p> <p>Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien werden Wohn- und Nutzungsbereiche von zusätzlichem Lärm betroffen. Lärmschutz ist nur an wenigen Stellen im Trassenverlauf Willakedamm bis zur Straße Neuer Damm vorgesehen. Andere Bereiche sollen ohne Lärmschutz auskommen müssen. Dabei nähert sich die Straßenbahn in verschiedenen Bereichen sehr stark der Bestandsbebauung. Dies</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Verlängerung einer Straßenbahnlinie ist als Neubau eines Schienenweges anzusehen. Dabei sind die Anforderungen der 16. BImSchV zu betrachten. Durch den Neubau können Ansprüche sowohl auf aktiven als auch passiven Schallschutz bestehen. Ein Anspruch besteht bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in §2. Evtl. vorhandene Ansprüche sind im Verfahren zum Ausbau zu klären und können nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden, da dieser keine eigenständige Rechtsgrundlage darstellt.</p> <p>Die Bremer Straßenbahn AG Die Belange des Lärmschutzes sind im Vorfeld in umfangreichen Planungs- und Planfeststellungsverfahren geplant, geprüft und festgelegt worden. Zusätzlich unternimmt die BSAG diverse technische Maßnahmen – wie im Textteil des Lärmaktionsplanes aufgeführt –, um die Geräusche insgesamt deutlich zu reduzieren durchgeführt. Ein Beispiel daraus: »Um die</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>hat unmittelbare Lärmimmissionen für die Betroffenen zur Folge. Daher sind die Trassenverläufe in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>2. Kirchhuchtinger Landstraße im gesamten Verlauf</p> <p>Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren immens erhöht. Die Lärmimmissionen haben äquivalent zugenommen. Aus diesem Grunde ist der Bereich Kirchhuchtinger Landstraße in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.</p>	<p>Lärmentwicklung aus dem Kontakt von Rad zur Schiene beim Nordlicht zu reduzieren, wurden die Fahrzeuge mit einem veränderten Radreifenprofil ausgestattet. Zudem wird ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes mithilfe von zusätzlichen Sensoren gestartet. Dieses liefert aktuelle Daten zum Zustand der Lauffläche des Rades und erlaubt damit – bei Bedarf – eine frühzeitige Überarbeitung abgefahrener Räder. Unabhängig davon werden alle Bremer Straßenbahnen mit Radabsorbieren ausgestattet.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Es besteht kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstraßen. Eine Möglichkeit zur Reduzierung der Betroffenheiten ist die Prüfung auf Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt. Diese sind in Tab. 22 dargestellt.</p>
8	Obervieland	Der Beirat Obervieland hat sich im Rahmen seiner Gremienarbeit mit der Vorlage befasst und nimmt diese zur Kenntnis.	
9	Osterholz	Der zuständige Ausschuss für Klimaschutz, Bau, Verkehr, Umwelt und Stadtteilentwicklung nimmt die Phase 4 des Lärmaktionsplan einstimmig zur Kenntnis	
10	Schwachhausen	Folgende Straßen sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um die Einführung eines	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		Geschwindigkeitslimits von 30km/h zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> · Schwachhauser Ring; · Schwachhauser Heerstraße ab Kurfürstenallee stadtauswärts (gesamtheitliche Betrachtung), um einen Lückenschluss herzustellen, da in diesem Teil der Schwachhauser Heerstraße bereits in einzelnen Streckenabschnitten bzw. zu bestimmten Zeiten Tempo 30 ausgewiesen ist. 	Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.
11	Flughafen Bremen	1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen a. Flächennutzungsplan	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Entsprechend Ihres Hinweises, dass Flächen teilweise landwirtschaftlich genutzt werden und dies nicht der Definition der Stadtoase im LAP-Entwurf entspricht, werden die folgenden Gebietsdefinitionen im LAP 2024 festgelegt:</p> <p>Kategorie 1: Ruhiger Landschaftsraum bis 50 dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 30 ha (teilweise in Verbindung mit dem Umland) mit einer aktuellen Belastung im LDEN bis 50 dB(A) <p>Kategorie 2: Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 3 ha, die Zielgebiete der Naherholung sind, mit einer aktuellen Belastung im LDEN bis 55 dB(A) <p>Kategorie 3: Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung Kategorie 4: Stark belastete Ruhige Gebiete <ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen b. Bundesverkehrswegeplan 2030	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Trassen liegen im Flächennutzungsplan und Bundesverkehrswegeplan 2023 an jeweils unterschiedlichen Orten. Da der geplante Trassenneubau der B6n noch nicht rechtlich gesichert ist und damit die Dimensionierung und Lage derzeit unbekannt ist, kann eine Berücksichtigung konkreter Planungen erst zukünftig erfolgen.
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen c. Gewerbeentwicklungsprogramm Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Das Gewerbeentwicklungsprogramm wurde bereits berücksichtigt und mögliche Konfliktlagen der Ruhigen Gebiete mit Gewerbeentwicklungspotenzialen wurden überprüft. Gemäß der Immissionsrichtwerte TA Lärm gilt für ein Gewerbegebiet ein Beurteilungspegel für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden von 65 dB(A). Ein Ruhiges Gebiet bis 65 dB(A) ist gleichzusetzen mit dem genannten Immissionsrichtwert für ein Gewerbegebiet. Aus diesem Grund wird keine konkrete Konfliktlage zwischen Ruhigen Gebieten und Gewerbegebieten bei Stadtoasen bis 65 dB(A) im LAP-Entwurf bzw. den „mäßig belasteten Ruhigen Gebieten bis 65 dB(A) im LAP 2024 gesehen.
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen d. Landschaftsprogramm 2015	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Gebietsdefinition wird im LAP 2024 für „mäßig belastete Ruhigen Gebieten bis 65 dB(A)“ angepasst (siehe Anmerkung zu Nr. 1.a.).
		2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen a. Fluglärmkontur	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Im LAP 2024 wird die Linie der Lärmkontur von 1974 als Begrenzungslinie der beiden Ruhigen Gebiete „Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)“

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			(außerhalb der Lärmkontur) und „Stark belastete Ruhige Gebiete“ ohne Pegelbegrenzung (innerhalb des Bereichs der Lärmkontur) festgelegt.
		2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen b. Nebenstartbahn 23	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Abflüge von Kleinflugzeugen von der Nebenstartbahn 23 erfolgen in Richtung Südwest über unbewohntes Gebiet (Kladdinger Wiesen). Anzumerken ist, dass die Piste 23 jedoch nicht häufig genutzt wird. In die Überprüfung der Ruhigen Gebiete ist die Fluglärmkartierung 2022 eingegangen. Es besteht kein Konflikt mit der Ausweisung der Ruhigen Gebiete.
		3. Abwägungsausfall zu Stadtoase ohne Pegelbegrenzung	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Im Bereich südlich des Flughafens erfolgte die Ausweitung der Gebietskulisse gegenüber der von 2014 aufgrund des Flächennutzungsplans und der Ergebnisse der Lärmkartierung. Pegelbereiche größer 65 dB(A) nach Fluglärmkartierung 2022 liegen nicht im Bereich der Stadtoasen bis 65 dB(A) im Entwurf des Lärmaktionsplans vor. Südlich des Flughafengeländes wurde das Ruhige Gebiet im LAP 2024 so angepasst, dass bauliche Entwicklungen auf dem Flughafengelände nicht behindert werden.
		4. Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung Verkehrsflughafen Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Verankerung im Koalitionsvertrag, dass Flächen auf dem Flughafengelände im Zuge des Erweiterungsbedarfes von Airbus erschlossen werden sollen, nehmen wir zur Kenntnis. Für Ruhige Gebiete mit einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) zu angrenzender gewerblicher Entwicklung seitens Airbus besteht keine Konfliktlage, da der genannte Pegel dem Immissionsrichtwert der TA Lärm von 65 dB(A) für ein Gewerbegebiet entspricht.
		5. Fehlende Eignung als Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Bei der Gebietsausweisung in landwirtschaftlich genutzten Räumen geht es nicht einzig um das Betreten von landwirtschaftlich genutzten Flächen, sondern auch um den Erholungswert durch Betrachtung der offenen Landschaft und der Ruhe im Vergleich zu umliegenden lauterer Stadtgebieten.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
12	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	<p>Vorschlag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, um den Lärmaktionsplan 2024 für Bremen zu ergänzen:</p> <p>Am 03.04.2024 wurden in der 173. Sitzung der Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen die Anpassung der Sichtflugverfahren in östliche Richtung am Bremer Flughafen beraten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, die Sichtflugverfahren gemäß der vorgestellten Verfahren zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen. Ziel der Anpassung ist eine bessere und vor allem schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR), indem die Sichtabflüge nach dem Start in einer Rechtskurve in Richtung Süden zu den Meldepunkten Sierra 2 und Sierra 1 abdrehen. Durch das frühzeitige Abdrehen werden dicht besiedelte Stadtteile im Osten des Flughafens gemieden, so dass sich die Lärmbetroffenheit insgesamt verringert.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Ergänzung wurde in Kapitel 8.2 des Lärmaktionsplans 2024 aufgenommen.</p>

Anhang B Anlage 2: Tabellarische Übersicht Gebietskulisse Ruhige Gebiete 2024

Interne Nr.	Name	Stadtteil	Kategorie Lapro 2015
Ruhige Landschaftsräume			
RL01	Rekumer Marsch und Valentinwildnis	Blumenthal	RL01
RL02	Rekumer Geest	Blumenthal	RL02
RL03	Hammersbecker Wiesen	Vegesack	RL04
RL04	Schönebecker Sand	Burglesum	RL07
RL05	Lesumufer Nord	Burglesum	RL08
RL06	Timmersloh	Borgfeld	RL15
RL07	Borgfelder Wümmewiesen	Borgfeld	RL16
RL08	Oberneulander Wümmeniederung	Oberneuland	RL17
RL09	Wiedbrok	Seehausen	RL18
Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)			
WB01	Stadtwaldsee	Horn Lehe	RS01
WB02	Rekumer Geest	Blumenthal	RS02
WB03	Waldfriedhof Blumenthal	Blumenthal	RS03
WB04	Rönnebecker Weserhang	Blumenthal	RS04
WB05	Bahrs Plate	Blumenthal	RS05
WB06	Friedhof Aumund	Vegesack	RS06
WB07	Ökologiestation / Am Güthpol	Vegesack	RS09
WB08	Bömers Park	Burglesum	RS10
WB09	Friedehorst Park	Burglesum	RS11
WB10	Knoops Wald Süd	Burglesum	RS12
WB11	Knoops Park	Burglesum	RS13
WB12	Friedhof Woltmershausen	Woltmershausen	RS16
WB13	Neustadtwallanlagen	Neustadt	RS19
WB14	Stadtwerder und Werdersee	Neustadt	RS20
WB15	Huckelrieder Friedhof Nord	Neustadt	RS22
WB16	Im Leher Feld	Horn Lehe	RS25
WB17	NSG Neue Weser	Obervieland	RS27
WB18	Carl-Gördeler-Park	Hemelingen	RS28
WB19	Kleingärten Sebaldsbrück	Hemelingen	RS29
WB20	Höpkens Ruh / Muhles Park	Oberneuland	RS30
WB21	Neuenkirchener Heide	Blumenthal	RL03
WB22	Hammersbecker Tongrube	Vegesack	RL05
WB23	Schönebecker Aue	Vegesack	RL06
WB24	Lesumufer Süd	Burglesum	RL09
WB25	Werderland und Dunger See	Burglesum	RL10
WB26	Blockland, Untere Wümme und nördliches Hollerland	Blockland	RL12
WB27	Untere Wümme	Borgfeld	RL13
WB28	Warf	Borgfeld	RL14
WB29	NSG Ochtumniederung	Strom	RL19
WB30	Mahndorfer Weseraue	Hemelingen	RL23
Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)			
MB01	Stadtgarten Vegesack	Vegesack	SO02
MB02	Friedhof Grohn	Vegesack	SO04
MB03	Knoops Wald Nord	Burglesum	SO05

Interne Nr.	Name	Stadtteil	Kategorie Lapro 2015
MB04	Friedhof Lesum	Burglesum	06
MB05	Pellens Park	Burglesum	07
MB06	Kleingärten Burglesum	Burglesum	08
MB07	Grünzug West	Gröpelingen	11
MB08	Oslebshäuser Park	Gröpelingen	12
MB09	Utbremer Grün	Walle	18
MB10	Kleingärten Findorff	Findorff	19
MB11	Grünzug Weidedamm III	Findorff	21
MB12	Bürgerpark mit Stadtwald	Schwachhausen	22
MB13	Campus-Park	Horn Lehe	26
MB14	Kleingärten Schwachhausen	Schwachhausen	27
MB15	Kleingärten Schwachhausen	Schwachhausen	28
MB16	Friedhof Riensberg Nord	Schwachhausen	29
MB17	Grünzug Hollergrund	Horn Lehe	30
MB18	Heinekens Park	Oberneuland	31
MB19	Kleingärten Gartenstadt Vahr	Vahr	35
MB20	Friedhof Hastedt	Hemelingen	39
MB21	Kleingärten Hastedter Bulten	Hemelingen	41
MB22	Achterdiekpark	Oberneuland	46
MB23	Kleingärten Blockdiek	Osterholz	48
MB24	Schlosspark Sebaldsbrück	Hemelingen	55
MB25	Asendorfs Berg	Hemelingen	59
MB26	Kleingärten Stieglitzstraße	Osterholz	60
MB27	Hasenpromenade	Hemelingen	61
MB28	Kleingärten Woltmershausen	Woltmershausen	67
MB29	Reedeich	Woltmershausen	68
MB30	Wardamm	Huchting	69
MB31	Grünzentrum Sodenmatt	Huchting	71
MB32	Friedhof Huchting	Huchting	72
MB33	Kleingärten Kirchhuchting	Huchting	73
MB34	Friedhof Buntentor	Neustadt	76
MB35	Kleingärten Kattenesch West	Obervieland	80
MB36	Huckelrieder Friedhof Süd	Neustadt	82
MB37	Kleingärten Kiebitzwiese / Krimpelsee	Obervieland	83
MB38	Umgebung Neue Weser	Obervieland	89
MB39	Umgebung Neue Weser	Hemelingen	mit 89
MB40	Wasserhorster Sack	Blockland	RL11
MB41	Mittelshuchting	Huchting	RL20
MB42	Fishteiche Beckedorfer Beeke	Ve gesack	RS07
MB43	Kleingärten Im Rahland	Ve gesack	RS08
MB44	Stadtwaldsee und Uniwildnis Süd	Horn Lehe	RS17
MB45	Stadtwaldsee und Uniwildnis Süd	Schwachhausen	RS18
MB46	Pauliner Marsch	Neustadt	RS21
MB47	Kleingärten Kattenesch Ost	Obervieland	RS24
MB48	Friedhof Riensberg Süd	Schwachhausen	RS26
MB49	Friedhof Osterholz mit Randbereichen	Osterholz	RS31
MB50	Nördliche Osterholzer Feldmark	Osterholz	RS32

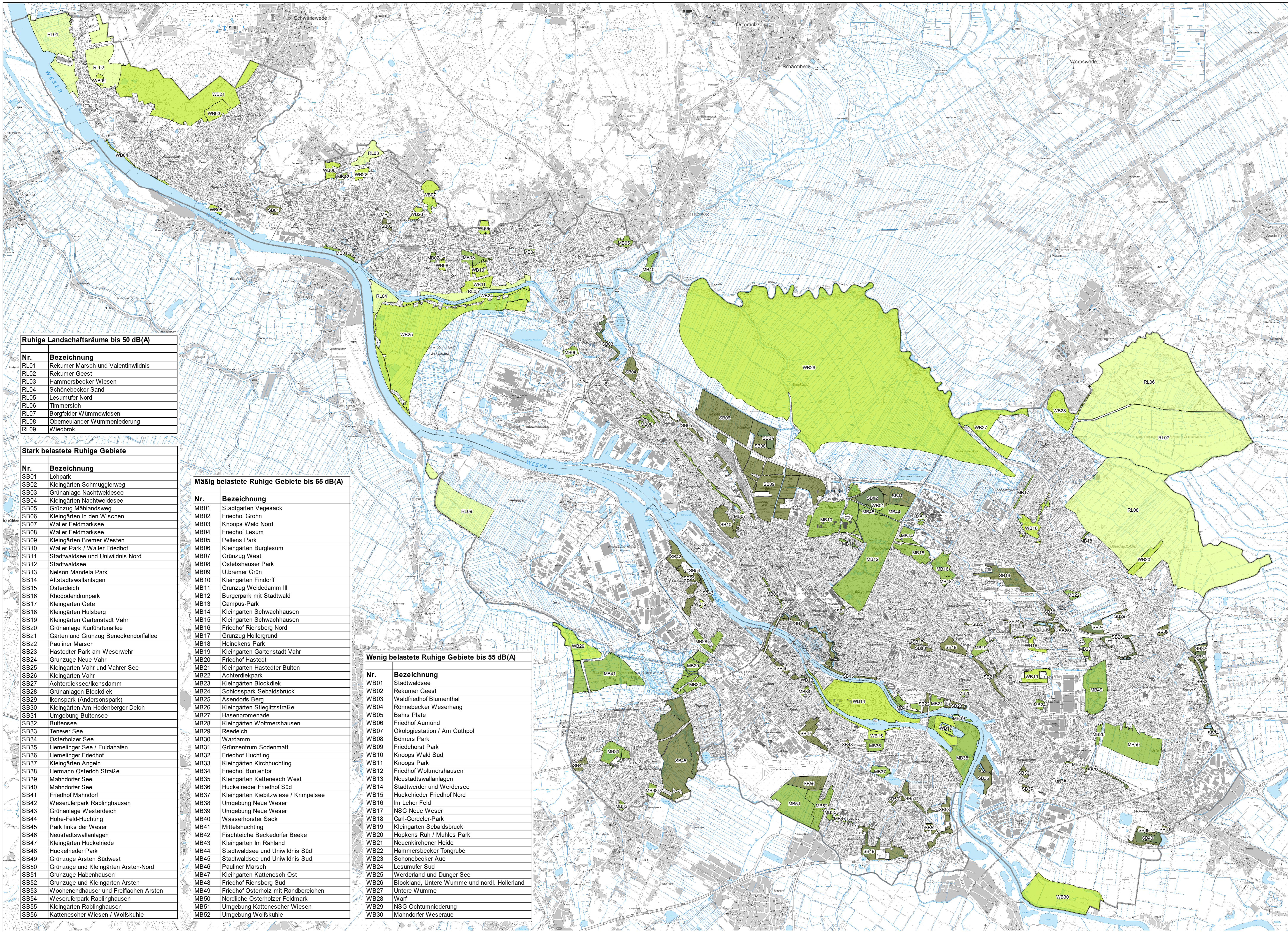
Interne Nr.	Name	Stadtteil	Kategorie Lapro 2015
MB51	Umgebung Kattenescher Wiesen	Neustadt	*
MB52	Umgebung Wolfskuhle	Neustadt	*
Stark belastete Ruhige Gebiete			
SB01	Löhpark	Blumenthal	01
SB02	Kleingärten Schmugglerweg	Veogesack	03
SB03	Grünanlage Nachtweidensee	Burglesum	09
SB04	Kleingärten Nachtweidensee	Gröpelingen	10
SB05	Grünzug Mählandsweg	Gröpelingen	13
SB06	Kleingärten In den Wischen	Gröpelingen	14
SB07	Waller Feldmarksee	Walle	15
SB08	Waller Feldmarksee	Walle	mit 15
SB09	Kleingärten Bremer Westen	Walle	16
SB10	Waller Park / Waller Friedhof	Walle	17
SB11	Stadtwaldsee und Uniwildnis Nord	Horn Lehe	20
SB12	Stadtwaldsee	Horn Lehe	mit 20
SB13	Nelson Mandela Park	Schwachhausen	23
SB14	Altstadtswallanlagen	Mitte	24
SB15	Osterdeich	Mitte	25
SB16	Rhododendronpark	Horn Lehe	32
SB17	Kleingarten Gete	Schwachhausen	33
SB18	Kleingärten Hulsberg	östliche Vorstadt	34
SB19	Kleingärten Gartenstadt Vahr	Vahr	35
SB20	Grünanlage Kurfürstenallee	Vahr	36
SB21	Gärten und Grünzug Beneckendorffallee	Vahr	38
SB22	Pauliner Marsch	Hemelingen	40
SB23	Hastedter Park am Weserwehr	Hemelingen	42
SB24	Grünzüge Neue Vahr	Vahr	43
SB25	Kleingärten Vahr und Vahrer See	Vahr	44
SB26	Kleingärten Vahr	Vahr	45
SB27	Achterdieksee/Ikensdamm	Oberneuland	47
SB28	Grünanlagen Blockdiek	Osterholz	49
SB29	Ikenspark (Andersonspark)	Oberneuland	50
SB30	Kleingärten Am Hodenberger Deich	Oberneuland	51
SB31	Umgebung Bultensee	Osterholz	52
SB32	Bultensee	Osterholz	mit 52
SB33	Tenever See	Osterholz	53
SB34	Osterholzer See	Osterholz	54
SB35	Hemelinger See / Fuldahafen	Hemelingen	56
SB36	Hemelinger Friedhof	Hemelingen	57
SB37	Kleingärten Angeln	Hemelingen	58
SB38	Hermann Osterloh Straße	Hemelingen	62
SB39	Mahndorfer See	Hemelingen	63
SB40	Mahndorfer See	Hemelingen	mit 63
SB41	Friedhof Mahndorf	Hemelingen	64
SB42	Weseruferpark Rablinghausen	Woltmershausen	65
SB43	Grünanlage Westerdeich	Woltmershausen	66

Interne Nr.	Name	Stadtteil	Kategorie Lapro 2015
SB44	Hohe-Feld-Huchting	Huchting	70
SB45	Park links der Weser	Huchting	74
SB46	Neustadtwallanlagen	Neustadt	75
SB47	Kleingärten Huckelriede	Neustadt	77
SB48	Huckelrieder Park	Neustadt	81
SB49	Grünzüge Arsten Südwest	Obervieland	84
SB50	Grünzüge und Kleingärten Arsten-Nord	Obervieland	85
SB51	Grünzüge Habenhausen	Obervieland	86
SB52	Grünzüge und Kleingärten Arsten	Obervieland	87
SB53	Wochenendhäuser und Freiflächen Arsten	Obervieland	88
SB54	Weseruferpark Rablinghausen	Woltmershausen	RS14
SB55	Kleingärten Rablinghausen	Woltmershausen	RS15
SB56	Kattenescher Wiesen / Wolfskuhle	Huckelriede	*

* Ruhiges Gebiet wurde in Zuschnitt und Lage gegenüber 2014 verändert und ist daher neu

**LÄRMAKTIONSPLAN
der Stadtgemeinde Bremen**

Anhang B Ruhige Gebiete
Anlage 3 Kartendarstellung Gebietskulisse
Ruhige Gebiete 2024



Ruhige Landschaftsräume bis 50 dB(A)

Nr.	Bezeichnung
RL01	Rekumer Marsch und Valentinswäldchen
RL02	Rekumer Geest
RL03	Hammersbecker Wiesen
RL04	Schönebecker Sand
RL05	Lesumuler Nord
RL06	Timmersloh
RL07	Borgfelder Wümmwiesen
RL08	Oberneulander Wümmeniederung
RL09	Wiedbrok

Stark belastete Ruhige Gebiete

Nr.	Bezeichnung
SB01	Löhpark
SB02	Kleingärten Schmugglerweg
SB03	Grünanlage Nachtweisede
SB04	Kleingärten Nachtweisede
SB05	Grünzug Mähländsweg
SB06	Kleingärten In den Wischen
SB07	Waller Feldmarksee
SB08	Waller Feldmarksee
SB09	Kleingärten Bremer Westen
SB10	Waller Park / Waller Friedhof
SB11	Stadtwaldsee und Uniwildnis Nord
SB12	Stadtwaldsee
SB13	Nelson Mandela Park
SB14	Altstadtswallanlagen
SB15	Osterdeich
SB16	Rhododendronpark
SB17	Kleingärten Gete
SB18	Kleingärten Hulsberg
SB19	Kleingärten Gartenstadt Vahr
SB20	Grünanlage Kurfürstenallee
SB21	Gärten und Grünzug Benekendorffallee
SB22	Pauliner Marsch
SB23	Hasteder Park am Weserwehr
SB24	Grünzüge Neue Vahr
SB25	Kleingärten Vahr und Vahrer See
SB26	Kleingärten Vahr
SB27	Achterdieksee/Kensdamm
SB28	Grünanlagen Blockdiek
SB29	Ikenspark (Andersonspark)
SB30	Kleingärten Am Hodenberger Deich
SB31	Umgebung Bultensee
SB32	Bultensee
SB33	Tenever See
SB34	Osterholzer See
SB35	Hemeling See / Fuldahafen
SB36	Hemeling Friedhof
SB37	Kleingärten Angeln
SB38	Hermann Osterloh Straße
SB39	Mahndorfer See
SB40	Mahndorfer See
SB41	Friedhof Mahndorf
SB42	Weseruferpark Rablinghausen
SB43	Grünanlage Westerdeich
SB44	Hohe-Feld-Huchting
SB45	Park links der Weser
SB46	Neustadtswallanlagen
SB47	Kleingärten Huckelriede
SB48	Huckelrieder Park
SB49	Grünzüge Arsten Südwest
SB50	Grünzüge und Kleingärten Arsten-Nord
SB51	Grünzüge Habenhausen
SB52	Grünzüge und Kleingärten Arsten
SB53	Wochenendhäuser und Freiflächen Arsten
SB54	Weseruferpark Rablinghausen
SB55	Kleingärten Rablinghausen
SB56	Kattenscher Wiesen / Wolfskuhle

Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)

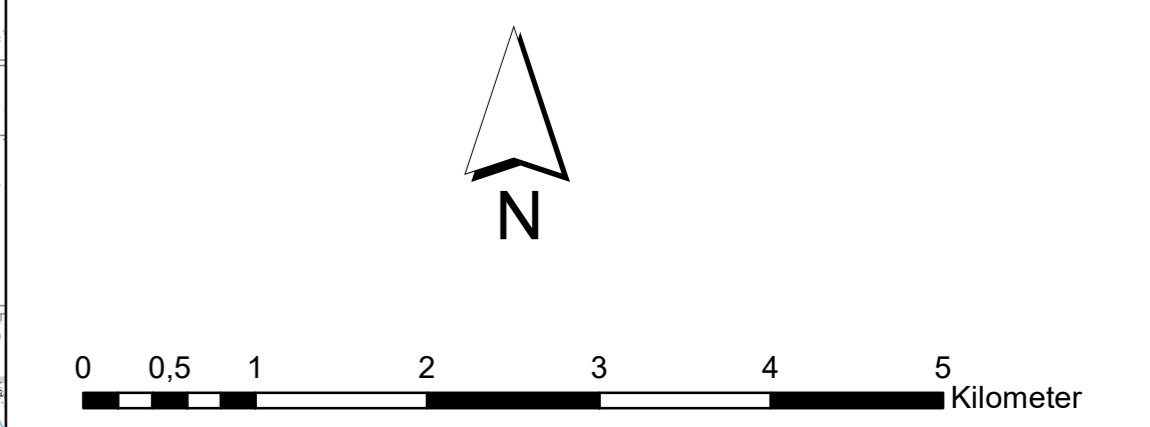
Nr.	Bezeichnung
MB01	Stadtgarten Vegesack
MB02	Friedhof Grohn
MB03	Knoops Wald Nord
MB04	Friedhof Lesum
MB05	Pellens Park
MB06	Kleingärten Burglesum
MB07	Grünzug West
MB08	Ostlebshauser Park
MB09	Utremer Grün
MB10	Kleingärten Findorff
MB11	Grünzug Weidedamm III
MB12	Bürgerpark mit Stadtwald
MB13	Campus-Park
MB14	Kleingärten Schwachhausen
MB15	Kleingärten Schwachhausen
MB16	Friedhof Riensberg Nord
MB17	Grünzug Hollergrund
MB18	Heinekens Park
MB19	Kleingärten Gartenstadt Vahr
MB20	Friedhof Hastede
MB21	Kleingärten Hasteder Bulten
MB22	Achterdiekpark
MB23	Kleingärten Blockdiek
MB24	Schlosspark Sebaldsbrück
MB25	Asendorfs Berg
MB26	Kleingärten Stieglitzstraße
MB27	Hasenpromenade
MB28	Kleingärten Woltershausen
MB29	Reedeich
MB30	Wardamm
MB31	Grünzentrum Sodenmatt
MB32	Friedhof Huchting
MB33	Kleingärten Kirchhuchting
MB34	Friedhof Buntentor
MB35	Kleingärten Kattensch West
MB36	Huckelrieder Friedhof Süd
MB37	Kleingärten Kiebitzwiese / Krimpelsee
MB38	Huckelrieder Friedhof Nord
MB39	Umgebung Neue Weser
MB40	Umgebung Neue Weser
MB41	Wasserhorster Sack
MB42	Mittelschuchting
MB43	Fischteiche Beckedorfer Beeke
MB44	Kleingärten Im Rahland
MB45	Stadtwaldsee und Uniwildnis Süd
MB46	Stadtwaldsee und Uniwildnis Süd
MB47	Pauliner Marsch
MB48	Kleingärten Kattensch Ost
MB49	Friedhof Riensberg Süd
MB50	Friedhof Osterholz mit Randbereichen
MB51	Nördliche Osterholzer Feldmark
MB52	Umgebung Kattenscher Wiesen
MB53	Umgebung Wolfskuhle

Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)

Nr.	Bezeichnung
WB01	Stadtwaldsee
WB02	Rekumer Geest
WB03	Waldfriedhof Blumenthal
WB04	Rönnebecker Weserhang
WB05	Bahrs Plate
WB06	Friedhof Aumund
WB07	Ökologiestation / Am Güthpol
WB08	Bömers Park
WB09	Friedehorst Park
WB10	Knoops Wald Süd
WB11	Knoops Park
WB12	Friedhof Woltershausen
WB13	Neustadtswallanlagen
WB14	Stadtwerder und Werdersee
WB15	Huckelrieder Friedhof Nord
WB16	Im Leher Feld
WB17	NSG Neue Weser
WB18	Carl-Gördele-Park
WB19	Kleingärten Sebaldsbrück
WB20	Höpfens Ruh / Mühles Park
WB21	Neuenkirchener Heide
WB22	Hammersbecker Tongrube
WB23	Schönebecker Aue
WB24	Lesumuler Süd
WB25	Werderland und Dunger See
WB26	Blockland, Untere Wümm und nördl. Hollerland
WB27	Untere Wümm
WB28	Warf
WB29	NSG Ochtmuniederung
WB30	Mahndorfer Weseraue

- Ruhige Landschaftsräume bis 50 dB(A)**
Land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 30 ha (teilweise in Verbindung mit dem Umland) mit einer aktuellen Belastung bis 50 dB(A) Lden
- Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)**
Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 3 ha, die Zielgebiete der Naherholung sind, mit einer aktuellen Belastung bis 55 dB(A) Lden
- Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)**
Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha mit einer aktuellen Belastung bis 65 dB(A) Lden
- Stark belastete Ruhige Gebiete**
Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung

- Sonstige Darstellungen**
- Grenze der Stadtgemeinde Bremen
 - Gewässer



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / Geoinformation 2024

Freie Hansestadt Bremen

Anhang B Ruhige Gebiete
Kartendarstellung Gebietskulisse
Ruhige Gebiete 2024

Anlage 3	Maßstab:	1:44.000
	Datum:	26.06.2024

Bearbeitung: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft **Freie Hansestadt Bremen**