

Mitteilung des Senats vom 21. Oktober 2014

Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungslärmrichtlinie

Der Senat überreicht der Stadtbürgerschaft den Aktionsplan zur Lärminderung mit Stand 19. Juni 2014 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Aktionsplan zur Lärminderung wurde auf Grundlage der Richtlinie 2002/49/EG und den daraus resultierenden Vorgaben des § 47 BImSchG erstellt und schreibt den Aktionsplan zur Lärminderung aus dem Jahr 2009 fort. Der Aktionsplan zur Lärminderung ist der EU zu melden und wird der Stadtbürgerschaft zur Kenntnis gegeben.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie hat den Aktionsplan zur Lärminderung am 3. Juli 2014 zur Kenntnis genommen und am 9. Oktober 2014 beschlossen.

Die finanziellen Mittel für die Umsetzung der ersten Maßnahmen des Aktionsplans zur Lärminderung sind in den Haushalt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr eingestellt.

Anlagen

- Deputationsvorlage vom 26. Juni 2014 mit Aktionsplan zur Lärminderungsplanung (Stand: 19. Juni 2014) mit Anlagen
- Deputationsvorlage vom 6. Oktober 2014

Vorlage für die Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 3. Juli 2014

Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungslärmrichtlinie

I. Sachdarstellung

Aufbauend auf der ersten Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen aus dem Jahr 2009 und den aktuellen Lärmkarten wurde der in der Anlage beigefügte Aktionsplan zur Lärminderung (im Folgenden: Lärmaktionsplan) durch eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe fortgeschrieben. Ziel dieser von der EU vorgeschriebenen Planung ist es, die Belastung der Bevölkerung durch die unterschiedlichen Lärmquellen zu ermitteln und Maßnahmen zu entwickeln, wie diese Belastung gezielt vermindert werden kann. Verbindliche Grenz- oder Zielwerte wurden weder von der EU noch von der Bundesregierung vorgegeben. Die Lärmbelastung für Menschen im Ballungsraum Bremen ist hauptsächlich auf den Eisenbahn- und Straßenverkehr zurückzuführen. In einigen Stadtgebieten gibt es darüber hinaus eine Betroffenheit durch Fluglärm.

Für die Meldung und Erstellung der Lärmkarten von Strecken der Deutschen Bahn ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Die aktuellen Karten zum Bahnlärm liegen bis zum heutigen Tag nicht vor. Es musste daher hilfsweise zunächst auf die Ergebnisse der letzten Kartierung des Eisenbahnlärms zurückgegriffen werden. Daher konnte der Aktionsplan in der vorliegenden Fassung den Eisenbahnlärm im Ballungsraum nur bedingt erfassen. Die aktuellen Lärmkarten, die den Gesamtlärm darstellen sollen, konnten demzufolge nur mit den Bahnlärm-

daten aus 2009 erstellt werden. Da inzwischen insbesondere an den Bahnstrecken zusätzliche Lärmschutzwände errichtet wurden, stellen diese Karten den Worst Case dar.

Bereits im ersten Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2009 war festgelegt worden, dass die Auslöseschwellenwerte für die jetzt vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abgesenkt werden. Die Auslöseschwelle definiert einen Lärmpegel, ab dem lärmmindernde Maßnahmen auf freiwilliger Basis geprüft werden. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht.

Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe (Gesundheitsressort, Innenressort, Wirtschaftsressort, Senator für Umwelt, Bau und Verkehr [SUBV] mit den Umwelt-, Verkehrs- und Bauabteilungen, dem Amt für Straßen und Verkehr sowie der Verfahrensleitstelle) hat in zahlreichen Sitzungen und teilweise schwierigen Einzelverhandlungen einen Vorschlag erarbeitet, der eine kontinuierliche und konsequente Fortschreibung des Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2009 darstellt. Der parallel verlaufende Diskussionsprozess zum Verkehrsentwicklungsplan wurde berücksichtigt.

1. Ziel

Ziel der Lärminderungsplanung der Stadtgemeinde Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Insbesondere soll einer Verschlechterung der Lärmsituation entgegengewirkt werden. Dazu gehört auch, dass ruhige Gebiete nicht weiter verlärmten oder in bestimmten Fällen – wenn möglich – sogar ruhiger werden. Der Lärmaktionsplan soll in der Stadt- und Bauleitplanung als Grundlage dienen, um Lärmaspekte stärker zu berücksichtigen und damit die Wohnqualität im städtischen Raum zu erhöhen. Ein weiteres Ziel ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehre. Hierzu gehört die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ebenso wie die verstärkte Nutzung des Carsharing (Mehrfachnutzung von Fahrzeugen) und die Fortschreibung der Radverkehrsentwicklung. Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans ist Lärm als zusätzliches Kriterium berücksichtigt worden.

2. Was hat sich gegenüber dem Lärmaktionsplan (LAP) 2009 geändert?

- Auslöseschwelle abgesenkt

Wie bereits in der Sachdarstellung ausgeführt, wurden die Auslöseschwellen für die Fortschreibung des LAP um 5 dB(A) gesenkt. Dadurch steigt rein rechnerisch die Anzahl der Lärmbetroffenen an, für die lärmmindernde Maßnahmen zu prüfen sind.

- Schallschutzfensterprogramm auch für Schienenlärm

Das bewährte Schallschutzfensterprogramm wird auf der Grundlage des Beschlusses der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 6. Februar 2014 (Vorlage Nr. 18/346 S) fortgeführt und hinsichtlich der Schienenlärm-betroffenen erweitert. Für die Haushaltsjahre 2014/2015 wurden jeweils 500 000 € hierfür in den Haushalt eingestellt.

3. Beteiligung

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in zwei Schritten.

Der erste Schritt war eine Beteiligung in der Zeit vom 20. April bis 1. Juni 2013 nach der Veröffentlichung der Lärmkarten. Die Ortsämter wurden auf die Mitwirkungsmöglichkeiten der Beiräte hingewiesen. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Beiräte haben daraufhin mehr als 500 Anregungen, Hinweise und Vorschläge zur Vermeidung und Verringerung von Lärm gegeben.

Der zweite Schritt erfolgte in der Zeit vom 17. März bis 4. April 2014, wobei der erarbeitete Entwurf des LAP vorgestellt wurde. Zum ausgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans (Stand April 2014) wurden mehr als 150 Eingaben und Vorschläge unterbreitet.

Alle fachlich sinnvoll umsetzbaren Eingaben und Vorschläge wurden an die jeweils fachlich zuständigen Behörden, Ämter und Institutionen weiter-

geleitet und im Rahmen des oben genannten Arbeitskreises geprüft und bewertet.

Anhand der schriftlichen Stellungnahmen und der Äußerungen in der Anhörung am 23. Mai 2014 hat sich bestätigt, dass die Belastung durch den Verkehr im Ballungsraum Bremen im Vordergrund steht. Insbesondere die Mehrfachbelastung durch verschiedene Lärmarten wurde thematisiert. Das Hauptproblem stellen bei den Straßen die Autobahnen, der Durchgangsverkehr und der teilweise unzureichende Lärmschutz dar. Geschwindigkeitsbeschränkungen und verstärkte Kontrollen wurden ebenso gefordert wie zusätzlicher lückenloser Lärmschutz an Autobahnen und Eisenbahnstrecken.

Im Zusammenhang mit dem Fluglärm wurden die geltenden Betriebszeiten des Verkehrsflughafens und die von der Luftfahrtbehörde genehmigten Ausnahmen im Nachtzeitraum kritisiert, die keine achtstündige Nachtruhe gewährleisten.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass in der betroffenen Bevölkerung hohe Erwartungen an die Lärminderungsplanung bestehen, die mit den derzeit vorhandenen finanziellen Möglichkeiten Bremens nur schwer zu erfüllen sind. Soweit die angeregten Maßnahmen fachlich und rechtlich umsetzbar sind, sind sie im vorliegenden Lärmaktionsplan berücksichtigt worden bzw. werden unter einen Finanzierungsvorbehalt und eine spätere Gremienbefassung gestellt.

4. Maßnahmen

a) Schallschutzfensterprogramm

Ein wesentliches Element des vorliegenden Lärmaktionsplans ist das Schallschutzfensterprogramm. Das Programm startete am 1. Juni 2014 und mindert die Auswirkungen von Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm in den Häusern und Wohnungen der betroffenen Antragstellerinnen/Antragsteller.

b) Eisenbahnlärm

Der Lärmaktionsplan listet darüber hinaus zur Problematik des Eisenbahnlärms informativ die vom Bund geplanten Maßnahmen zur Lärminderung auf. Zusätzlich sind drei weitere aktive Maßnahmen in Bremen-Mitte, Oberneuland und Hemelingen vorgesehen, deren Umsetzung durch die Stadtgemeinde Bremen geplant ist. Mit diesen Maßnahmen werden jedoch nicht alle Betroffenen erreicht, sodass der Lärmaktionsplan vorschlägt, die nach einer durch den Bund finanzierten Sanierung verbleibenden Lücken im aktiven Schallschutz zu schließen. Die Finanzierung dieser Maßnahmen müsste mangels Alternativen durch die Stadtgemeinde Bremen erfolgen, wobei eine Bearbeitung mittels Prioritätenliste zu empfehlen wäre. Damit kann ein transparentes Verfahren sichergestellt werden. Über die erforderlichen Haushaltsmittel ab 2016 ist im Rahmen der Haushaltsberatungen zu entscheiden.

c) Straßenverkehr/Tempo 30

Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h kann ein geeignetes Mittel zum Reduzieren des Straßenverkehrslärms um bis zu 2,6 dB(A) sein.

Nach verkehrlicher Prüfung mithilfe des Verkehrsmodells können starke Verlagerungswirkungen der Verkehre bei ganztägiger Anordnung von Tempo 30 ein Ausschlusskriterium darstellen. Aufgrund der angespannten Luftschadstoffsituation kann z. B. der Dobbenweg keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen. Aus diesem Grund kann die geprüfte Tempo-30-Regelung im Osterdeich weder ganztags noch nachts (22 bis 6 Uhr) empfohlen werden. Gleiches gilt für die Uhthoffstraße wegen der starken Verkehrsverlagerungen vor allem in die Hermann-Fortmann-Straße mit dann neuen lärmbelasteten Personen. Mit Ausnahme der Habenhauser Landstraße, der Utbremer Straße/Waller Heer-

straße und Bismarckstraße, die großräumig umfahren werden können, treten auch bei den anderen Straßen mittlere bis kleine Verkehrsverlagerungen auf, die jedoch die rechnerische Erheblichkeitsschwelle (Verlagerung bis 25 % bzw. Wirkung bis 1 dB [A]) nicht überschreiten.

Zusätzlicher Aufwand im ÖPNV würde bei Anordnung von Tempo 30 in weiteren Streckenabschnitten entstehen: Friedrich-Ebert-Straße, Bürgermeister-Spitta-Allee, Bismarckstraße und Habenhauser Landstraße. Der zusätzliche Aufwand in Höhe von 270 000 €, der der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) pro Jahr entstehen würde, ist nicht durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA, § 9 Abs. 5) zwischen Bremen und der BSAG abgedeckt. Die Mehrkosten sind im Fall der Durchsetzung eines Tempolimits auf diesen Strecken durch die Stadtgemeinde Bremen zu tragen.

Einige geprüfte Straßen und Straßenabschnitte sind Bestandteil des geltenden Lkw-Führungsnetzes und scheiden daher für Tempo-30-Anordnungen aus. Auf Grundlage der beschriebenen Prüfungen und Randbedingungen, die detailliert im Lärmaktionsplan beschrieben sind, werden folgende Straßenabschnitte für eine Tempo-30-Reduzierung vorgeschlagen:

- Kornstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg (ganztags),
- Rembertiring zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße (T30 nachts),
- Eduard-Grunow-Straße zwischen Rembertiring und Am Dobben (T30 nachts),
- Doventorstraße zwischen Eduard-Schopf-Allee und Faulenstraße (T30 nachts).

Eine Prüfung der Rechtsbeständigkeit möglicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde ist notwendig und die Überwachung ist sicherzustellen.

d) **Bauliche Maßnahmen, Straßenoberflächen**

Eine Lärminderung erfolgt auch durch verbesserte Fahrbahnoberflächen. Bereits im Lärmaktionsplan 2009 waren zwei langfristig umzusetzende Maßnahmen im Bereich Steffensweg und Lange Reihe geplant. Diese Maßnahmen bleiben unverändert. Die Durchführung würde bei geschätzten Gesamtkosten von 6,6 Mio. € 294 Personen entlasten. Eine Finanzierung ist bislang nicht gesichert. Die Umsetzung kann erst erfolgen, wenn der Erhaltungszustand der Straßen dies gebietet.

Darüber hinaus erfolgt durch das Amt für Straßen und Verkehr (ASV) eine Sanierung der Straßenoberflächen im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel.

e) **Fluglärm**

Beim Fluglärm konnte im Rahmen der geltenden Genehmigung und aufgrund optimierter Flugrouten neben dem vom Flughafen durchzuführenden Programm zum passiven Schallschutz kein weiteres Optimierungspotenzial identifiziert werden.

f) **Gewerbelärm**

Beim Gewerbelärm existieren in der Regel aufgrund der im Verhältnis zur Lärmaktionsplanung strengeren Regelungen keine flächenhaften Lärmprobleme.

In besonderen Gebieten, wie z. B. der Überseestadt, gelten jedoch 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 Gebäudeeigentümerinnen/Gebäudeeigentümern selbst gewährleistet werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden hier keine Änderungen vorgeschlagen.

g) Ruhige Gebiete

In Zusammenarbeit mit der Stadtplanung und der Grünplanung unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Landschaftsplanung und des Grünen Netzes wurden Bereiche identifiziert, die künftig vor weiterer Verlärmung geschützt werden sollen. Die Gebiete wurden im Rahmen der aktuellen Flächennutzungsplanung als Beiplan veröffentlicht und im Landschaftsprogramm als Erholungsflächen dargestellt. Sie dienen künftig in diesem Rahmen als verbindlich zu beachtende Grundlagen.

5. Ausblick auf weitere mögliche Maßnahmen

a) Bahnlärm

Die Kosten für das Schließen von Lücken in Schallschutzwänden müssten im Einzelfall ermittelt werden. 1 m² Schallschutzwand kann zwischen 700 und 1 000 € kosten. Bei einer kommunalen Finanzierung können die Kosten aufgrund zusätzlicher Abgaben an die Deutsche Bahn (DB) auf 1 200 bis 1 700 €/m² steigen.

Für eine 300 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand können demnach bei normaler Bauausführung Kosten von rund 1 Mio. € für die Stadtgemeinde Bremen anfallen. Beim Überbrücken von Hindernissen wie Brücken können die Kosten für diese aktiven Maßnahmen weiter steigen. Eine Prioritätenliste mit Betroffenheiten soll erstellt werden.

Alle weiteren Sonderprojekte des Bundes sollen im Rahmen ohnehin anstehender Baumaßnahmen umgesetzt werden. Die Projektverantwortung liegt in diesen Fällen bei der Deutschen Bahn.

Nach Vorliegen der neuen Lärmkarten, die vom Eisenbahnbundesamt (EBA) erstellt werden, wird der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine Übersicht der Lücken im Lärmschutz an bundeseigenen Bahnstrecken erstellen. Eine grobe Schätzung der Gesamtkosten soll der möglichen Zahl der Betroffenen gegenübergestellt werden. Das Ergebnis wird der Deputation zu gegebener Zeit vor Beginn der Haushaltsberatungen in 2015 vorgestellt.

b) Verkehrslärm

Auf verschiedenen Streckenabschnitten, die grundsätzlich für eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geeignet sind, verkehren gleichzeitig Linien des ÖPNV (siehe auch Aufstellung weiter oben). Die BSAG hat im Prozess bereits erhöhte Betriebsaufwendungen geschätzt und dies mit einer aktuellen Überprüfung nochmals bestätigt. Es gibt keine Spielräume für Fahrzeitverlängerungen aufgrund von Tempo 30, da vor allem abends die Anschlussgarantie gegeben wird und wegen des Nachzuschlags mehr Barzahler auftreten. Außerdem ist bei den Buslinien wegen der Fahrscheinkontrolle durch das Fahrpersonal der Einstieg nach 20 Uhr nur an Tür 1 gestattet. Die Möglichkeit, als Teilkompensation die Linie 51 nicht mehr über die Haltestelle Heukämpendamm zu führen, scheidet aufgrund der dann wegfallenden Anbindung eines Seniorenheims aus.

Der Mehraufwand beläuft sich auf rund 270 000 € jährlich. Die Kosten sind nicht durch den ÖDLA abgedeckt (siehe oben) und müssten aus Haushaltsmitteln getragen werden. Eventuell werden im nächsten Jahresfahrplan 2015/2016 kleine Korrekturen des Mehraufwands enthalten sein.

c) Entwicklungsmöglichkeiten in der Innenstadt

Ein besonderes Lärmproblem existiert in der Innenstadt im Bereich Stephanitor. Wie in Kapitel 10.3 und 13.2.2 (Tabelle 11, Nr. 55a) des Lärmaktionsplans dargestellt, besteht im Bereich der Innenstadt eine erhebliche Lärmbelastung durch das Zusammenwirken von Straßenverkehrslärm und Schienenlärm. Ursache sind die bislang ohne jeglichen Schallschutz ausgestattete Eisenbahnbrücke und die Straßenverkehrsbrücke der B 6/B 75 über die Weser.

Bereits im Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2009 war vorgeschlagen worden, hier eine Lärmschutzwand zumindest auf einer Seite der Brücke zur Innenstadt zu errichten. Aufgrund fehlender Haushaltsmittel wurde diese Maßnahme bisher nicht beschlossen. Mittlerweile wird auf Anweisung des Bundes die Stephanibrücke über die Weser einer Nachrechnung unterzogen. Nach vorliegenden Ergebnissen des beauftragten Ingenieurbüros besteht bei dem unterstellten Lastmodell aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens derzeit eine Überschreitung der zulässigen Auslastung. Daher kann aus Gründen der Tragsicherheit derzeit keine zusätzliche Lärmschutzwand errichtet werden. Erst nach Vorliegen endgültiger Prüfergebnisse wird über eine eventuell notwendige Instandsetzungs- bzw. Ertüchtigungsplanung entschieden werden können. Im Zuge dieser Planungen kann dann auch eine Lärmschutzwand berücksichtigt und eine Kostenermittlung durchgeführt werden.

Die Eisenbahnbrücke könnte mithilfe von hochelastischen Schienenbefestigungen entdröhnt werden. Damit kann eine Minderung von 6 bis 10 dB(A) erreicht werden. Die Umsetzungskosten werden auf ca. 2 Mio. € geschätzt. Der Bund ist aufgefordert, die Finanzierung sicherzustellen.

d) **Kosten und Finanzierung**

Die Finanzierung des Lärmaktionsplans hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen und den kommenden Haushalten ab. Für die Haushaltsjahre 2014/2015 stehen insgesamt 1,8 Mio. € (Oldenburger Kurve, Schallschutzfensterprogramm) beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Verfügung.

Verschiedene Maßnahmen stehen noch unter einem Prüfvorbehalt. Sofern aufgrund von noch zu treffenden Entscheidungen der zuständigen Gremien eine Umsetzung weiterer Maßnahmen erfolgen soll, muss die Finanzierung in den Haushalten ab 2016 berücksichtigt werden (z. B. Lärmschutz an der Stephanibrücke, weitere Geschwindigkeitsreduzierungen, Lückenschluss im Lärmschutz an bundeseigenen Bahnstrecken). Die Haushaltsberatungen bleiben daher abzuwarten, sofern eine Umsetzung weiterer möglicher Maßnahmen angestrebt wird.

II. Beschlussvorschlag

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt einer Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme zu.

Anlage: Lärmaktionsplan mit Anhängen

Vorlage für die Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 9. Oktober 2014

Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungslärmrichtlinie

III. Sachdarstellung

In ihrer Sitzung am 3. Juli 2014 hat die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie den Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungslärmrichtlinie (Lärmaktionsplan) zur Kenntnis genommen und einer Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft zugestimmt.

Formal ist eine Beschlussfassung der städtischen Deputation erforderlich.

Aus diesem Grund wird die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie gebeten, die Vorlage 18/410 S „Aktionsplan zu Lärminderung nach der Umgebungslärmrichtlinie“ zu beschließen.

Auf die Vorlage vom 26. Juni 2014 wird inhaltlich verwiesen.

IV. Beschlussvorschlag

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschließt den Aktionsplan zur Lärminderung nach der Umgebungs-lärmrichtlinie (Lärmaktionsplan) gemäß der Vorlage 18/410 S vom 26. Juni 2014 und stimmt dessen Weiterleitung an den Senat und an die Stadtbürgerschaft mit der Bitte um Kenntnisnahme zu.

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

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



Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Stand: 19. Juni 2014

Arbeitskreis Lärminderungsplanung

unter Federführung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr
Referat 22: Immissionsschutz und umweltfreundliche Mobilität
Abteilung 2: Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz

Dem Arbeitskreis gehören VertreterInnen des Senators für Gesundheit, des Gesundheitsamts, der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen, der Verkehrsabteilung sowie des Fachbereichs Bau des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, des Amtes für Straßen und Verkehr, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, des Senators für Inneres und Sport (Bereich Inneres) und der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) an.

Externe Gutachter/-innen und Berater/-innen wurden bedarfsweise hinzugezogen.

Ansprechpartner im Referat Immissionsschutz und umweltfreundliche Mobilität:

Herr Frank Rauch

Telefon: 0421/361 - 9207

e-Mail: frank.rauch@umwelt.bremen.de

Herr Ralf Wehrse

Telefon: 0421/361 - 9565

e-Mail: ralf.wehrse@umwelt.bremen.de

Telefax: 0421/361 – 6013

Ansprechpartner zum Verkehrsentwicklungsplan:

Herr Hendrik Abramowski

Telefon: 0421/361 – 9114

e-Mail: hendrik.abramowski@bau.bremen.de



Inhaltsverzeichnis

1.	Kurzfassung.....	6
2.	Einleitung	9
3.	Zielsetzungen und Lärmwirkungen.....	10
4.	Rechtliche Grundlagen	12
5.	Datengrundlagen	13
6.	Grundsätze der Lärminderungsplanung	13
7.	Vorgehensweise zur Aktionsplanung.....	15
8.	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	17
9.	Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 als langfristige Strategie.....	22
9.1	Anlass	22
9.2	Verfahren zur Aufstellung des VEP	22
9.3	Die Ziele des VEP	24
9.4	Maßnahmen und Szenarien im VEP.....	26
9.5	Bewertung der Testszenarien	31
9.6	Zielszenario	33
9.7	Ausblick.....	35
10.	Straßenverkehr	35
10.1	Sachstand.....	35
10.2	Bisherige und laufende Maßnahmen	36
10.3	Geplante Maßnahmen.....	41
10.4	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h	42
10.5	Zurückgestellte bzw. nicht empfohlene Maßnahmen.....	54
10.6	Weitere Maßnahmen	57
11.	Schienenverkehr (ohne Strecken nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz).....	57
11.1	Sachstand.....	57
11.2	Maßnahmen	57
11.3	Langfristige Strategie	58
12.	Förderung umweltfreundlichen Verkehrs	58
12.1	Car-Sharing.....	59
12.2	Fahrradverkehr	60
12.3	Stärkung von ÖPNV / SPNV	62
13.	Eisenbahn	62
13.1	Sachstand.....	62
13.1.1	Örtliche Situation	62
13.1.2	Kartierungsstand	62
13.1.3	Zu erwartende Entwicklung:.....	63
13.2	Bisherige und laufende Maßnahmen	64
13.2.1	Bisherige Maßnahmen:	64
13.2.2	Ausstehende Maßnahmen:	65
13.2.3	Langfristige Strategie	68
14.	Luftverkehr.....	69
14.1	Sachstand.....	69
14.2	Bisherige Maßnahmen.....	69
14.3	Geplante Maßnahmen.....	71
14.4	Langfristige Strategie	71
15.	Gewerbe- und Industrie	71
15.1	Sachstand.....	71
15.2	Maßnahmen	71
15.3	Langfristige Strategie	72

16. Gesamtbewertung mehrerer Lärmquellen	73
16.1 Vorgeschlagene (kombinierte) Maßnahmen im Bereich Verkehr (mittel- bis langfristig)	73
17. Bauleitplanung	75
17.1 Ziele	75
17.2 Maßnahmen	76
17.3 Langfristige Strategie	76
18. Ruhige Gebiete	77
19. Finanzierung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen	79
19.1 Kosten für Maßnahmen an Straßen	79
19.2 Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung an bundeseigenen Eisenbahnstrecken	81
19.3 Sonderprojekte an bundeseigenen und nichtbundeseigenen Schienenwegen in der Verantwortung der Stadtgemeinde Bremen	81
19.4 Kosten für passiven Schallschutz	82
19.5 Gesamtkosten	82
20. Verzeichnis der Quellen und Literatur	84
21. Abkürzungen und Fachbegriffe	87

Verzeichnis der Tabellen

<i>Tabelle 1: Vom Sachverständigenrat vorgeschlagene Umwelthandlungsziele</i>	<i>10</i>
<i>Tabelle 2: Zusammenstellung der Betroffenenzahlen</i>	<i>16</i>
<i>Tabelle 3: Zusammenstellung der Betroffenenzahlen beim Straßenverkehrslärm</i>	<i>16</i>
<i>Tabelle 4: Zuständigkeiten</i>	<i>18</i>
<i>Tabelle 5: Besonders lärmbelastete Straßenabschnitte mit DSK</i>	<i>38</i>
<i>Tabelle 6: Bisher vorgeschlagene Maßnahmen und Betroffene</i>	<i>42</i>
<i>Tabelle 7: Ergebnisse Stufe A der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 in fünf Straßen bzw. Straßenabschnitten</i>	<i>45</i>
<i>Tabelle 8: Ergebnisse Stufe B der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 in fünf Straßen bzw. Straßenabschnitten</i>	<i>49</i>
<i>Tabelle 9: Ergebnisse Stufe C der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 nachts</i>	<i>51</i>
<i>Tabelle 10: Anregungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung, die geprüft wurden</i>	<i>55</i>
<i>Tabelle 11: Lärmsanierungsmaßnahmen an Bahnstrecken des Bundes</i>	<i>65</i>
<i>Tabelle 12: Gesamtkosten bei Sanierung der Fahrbahnoberflächen</i>	<i>80</i>
<i>Tabelle 13: Zusammenstellung der Kosten und Finanzierung</i>	<i>83</i>

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Öffentlichkeitsbeteiligung: Eingaben aus dem Internet, 2013 und 2014	17
Abbildung 2: Bearbeitungsphasen und Beteiligungsformate des VEP Bremen	23
Abbildung 3: Zielfeld Nr. 6 des VEP Bremen „Auswirkungen auf Mensch / Gesundheit / Umwelt“	25
Abbildung 4: Die Szenarien des VEP Bremen	27
Abbildung 5: Modal-Split-Abschätzung der Bremer Bevölkerung/Vergleich zum Basisszenario.....	28
Abbildung 6: Übersicht über die für das Zielszenario des VEP vorgeschlagenen, zusätzlichen Tempo-30-Beschränkungen im Straßennetz.....	30
Abbildung 7: Systematischer Ablauf der Maßnahmenbewertung.....	31
Abbildung 8: Bewertungsergebnis für 299 Maßnahmen im VEP.....	33
Abbildung 9: Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario.....	34
Abbildung 10: Modal-Split-Abschätzung der Bremer Bevölkerung im Zielzenario	35
Abbildung 11: Analyse-0-Fall 2010/2011 – Ausgangsbelastung Stadtmitte	45
Abbildung 12: Stufe A Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 Stadtmitte	46
Abbildung 13: Analyse-0-Fall 2010/2011 – Ausgangsbelastung in Bremen-Nord	46
Abbildung 14: Stufe A Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 in Bremen-Nord	47
Abbildung 15: Stufe B Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 Stadtmitte	49
Abbildung 16: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts Stadtmitte.....	51
Abbildung 17: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts Stadtmitte Bewertung > 20 %-Schwelle bei Veränderung der Verkehrsmenge	52
Abbildung 18: Stufe C Verlagerung durch Tempo 30 nachts in Bremen-Nord	52
Abbildung 19: Stufe C Verlagerung durch Tempo 30 in Bremen-Nord, Bewertung >20 %-Schwelle bei Veränderung	53
Abbildung 20: Überlagerung von Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bereich der Stephanibrücken.....	74

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1a	Liste der eingegangenen Anregungen und Hinweise Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2013
Anhang 1b	Liste der eingegangenen Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 2014
Anhang 2	Karte: Ruhige Gebiete der Kategorien 1 und 2
Anhang 3	Richtlinie für das Schallschutzfensterprogramm
Anhang 4	Übersichtskarte der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes
Anhang 5	Stellungnahmen der Deutschen Bahn, der Farge-Vegesacker-Eisenbahn und der Nord West Bahn zu den Bürgereingaben

Zu den Anhängen:

Aufgrund des Dateiumfanges befinden sich die Anhänge in separaten Dateien.

1. Kurzfassung

Ein erster Aktionsplan zur Minderung der Lärmbelastung in der Stadtgemeinde Bremen wurde im Jahre 2008 erstellt und am 22. Dezember 2009 vom Senat beschlossen. Die Anforderung zur Aufstellung dieses Aktionsplans geht zurück auf die europäische Umgebungslärmrichtlinie aus dem Jahr 2002.

Auf der Grundlage der Lärmkartierung aus dem Jahr 2012 und anschließender gutachterlicher Berechnungen wurden mögliche Maßnahmen für die am stärksten von Lärm betroffenen Bereiche untersucht. Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen wurden bereits im Jahr 2008 für die aktuelle Lärmaktionsplanung die Auslöseschwellenwerte auf L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) für die Aktionsplanung in der Stadtgemeinde Bremen festgelegt. Dabei handelt es sich um Werte, bei deren Erreichen die Stadtgemeinde Bremen sich selbst bindet, eine lärmmindernde Planung durchzuführen und Maßnahmen zu prüfen, die eine Lärminderung bewirken können. Diese Auslöseschwellen sollten in zwei Stufen erreicht werden. Um eine möglichst zeitnahe Entlastung der höher belasteten Gebiete sicherzustellen, wurde im Aktionsplan in der ersten Stufe das Wertepaar 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts angewendet. Diese Werte finden sich auch in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) zur Einschätzung einer wesentlichen Änderung des Verkehrslärms wieder. Das niedrigere Wertepaar 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts soll in der jetzigen zweiten Stufe Anwendung finden. 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.

Der Aktionsplan aus dem Jahre 2009 wurde fortgeschrieben und nach Beteiligung der zuständigen Behörden und der Öffentlichkeit in den Jahren 2013 und 2014 aktualisiert. Dabei wurden alle aus fachlicher Sicht sinnvollen Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren auf Umsetzbarkeit geprüft. Für die Prüfung von möglichen Maßnahmen wurde die Zahl der Lärmbetroffenen ermittelt, die an den am stärksten belasteten Straßen und Schienenwegen¹ wohnen. Höchste Priorität bei der Prüfung hatten diejenigen Streckenabschnitte, an denen die meisten Lärmbetroffenen wohnen, um für möglichst viele Menschen eine Lärminderung zu erreichen.

Handlungsbedarf besteht vorrangig zur Verbesserung der Nachtruhe. Aus den Lärmkarten ergibt sich, dass Eisenbahn- und Straßenverkehr die überwiegenden Lärmquellen sind. Dabei sind die betroffenen Bereiche im Tages- und Nachtzeitraum weitgehend identisch. Hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs sind die Einflussmöglichkeiten des Landes und der Stadtgemeinde Bremen angesichts der Zuständigkeit von Bundesbehörden begrenzt.

Ziele

Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Insbesondere soll einer Verschlechterung der Lärmsituation entgegengewirkt werden. Dazu gehört auch, dass ruhige Gebiete nicht weiter verlärmten oder in bestimmten Fällen – wenn möglich² - sogar ruhiger werden. Der Aktionsplan soll in der Stadt- und Bauleitplanung als Grundlage dienen, um Lärm Aspekte stärker zu berücksichtigen und damit die Wohnqualität im städtischen Raum zu erhöhen. Ein

¹ Bei den bundeseigenen Schienenwegen lagen nur Daten aus der ersten Kartierung von 2009 vor.

² Dies setzt eine Abwägung unterschiedlicher Interessen unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit voraus.

weiteres Ziel ist die Förderung umweltfreundlicher Verkehre. Hierzu gehört die Verbesserung des ÖPNV ebenso wie die verstärkte Nutzung des Car-Sharing (Mehrfachnutzung von Fahrzeugen) und die Fortschreibung der Radverkehrsentwicklung. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans soll der Lärm als zusätzliches Kriterium berücksichtigt werden.

Schwerpunkt und Finanzierung

Der Schwerpunkt des Aktionsplans 2009 lag auf der Minderung des Lärms aus dem Straßenverkehr. Die Maßnahmen reichten von Zuschüssen zu Schallschutzfenstern über Geschwindigkeitsreduzierungen, Austausch von Fahrbahnbelägen, Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs bis hin zur verstärkten Berücksichtigung des Lärmaspekts in der Bauleitplanung. Für Maßnahmen standen im Zeitraum 2010 bis 2013 für Fahrbahnsanierungen einmalig aus dem Konjunkturprogramm und eigenen Haushaltsmitteln insgesamt rund 7 Millionen Euro und aus dem Schallschutzfensterprogramm 1,15 Millionen Euro zur Verfügung.³

Mit diesen Maßnahmen sollten unmittelbar Verbesserungen für die rund 6200 Anwohner/-innen an Straßen erreicht werden, die nach den Ergebnissen der Lärmkartierung 2007 im Nachtzeitraum einem Pegel von mehr als 60 dB(A) durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt waren.

Für die Haushaltsjahre 2014-2015 stehen für das Schallschutzfensterprogramm und für Maßnahmen im Bereich „Oldenburger Kurve“ insgesamt 1,8 Millionen Euro zur Verfügung.

Schallschutzfensterprogramm

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.

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche

Für einige innerstädtische Straßenabschnitte (z.B. Falkenstraße, Tiefer und Am Wall) konnte – u.a. mit Hilfe des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung - das laute Pflaster gegen leiseren Asphalt ausgetauscht und somit die Lärmbelastung verringert werden.

Eine verbesserte Fahrbahnoberfläche kann Lärminderungseffekte in der Größenordnung bis ca. 5 dB(A) bewirken. Die Kosten sind allerdings deutlich höher als bei allen anderen Maßnahmen und können 6.000 Euro pro betroffene Person erreichen. Diese Maßnahme kommt daher in der Regel nur in Betracht, wenn ein Straßenbelag ohnehin erneuert werden muss. Der Aktionsplan 2009 sah längerfristig Verbesserungen für die Straßen Lange Reihe und Steffensweg vor, die jedoch aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurden.

³ Siehe Tabelle 13 „Zusammenstellung der Kosten und Finanzierung“ am Schluss.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die auf Personen umgerechneten Kosten für Geschwindigkeitsbegrenzungen liegen i. d. R. unter 100 Euro je betroffene Person, sofern keine neue Optimierung von Ampelsteuerungen notwendig ist oder Linien des ÖPNV betroffen sind. Das Lärminderungspotential beträgt 2,5 bis 5 dB(A). Geschwindigkeitsbegrenzungen können eine preiswerte und kurzfristig umzusetzende Maßnahme des Lärmschutzes sein, sofern nicht andere Belange entgegenstehen. Der Aktionsplan 2009 enthielt hierzu verschiedene Vorschläge, die teilweise umgesetzt wurden, vor allem dort, wo eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche aus finanziellen Gründen zurückgestellt wurde.

Schallschutzwände

Lärmschutzwände können im Lärmschatten eine Minderung der Belastung um bis zu 10 dB(A) bewirken. Sie kosten nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (BMVBS) an Straßen etwa 300 Euro je Quadratmeter⁴, abhängig von Material und Baugrund. Dies entspricht – abhängig von der Bewohnerdichte – etwa 3.000 Euro je Person. An Schienenwegen können auch deutlich höhere Kosten von 10.000 Euro je Person oder mehr entstehen.

In innerstädtischen Lagen sind nur wenige Straßen für die Errichtung von Lärmschutzwänden geeignet. Eine Lärmschutzwand stößt bei direkten Anwohnern nicht immer auf Akzeptanz. Im Bereich der Autobahnen wird bereits an allen Stellen, an denen ein gesetzlicher Anspruch besteht, Lärmschutz auf Basis der Berechnung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) installiert bzw. überprüft. Bei der Lärmsanierung werden die von der Bundesregierung um 3 dB(A) abgesenkten Werte 57 dB(A) nachts und 67 dB(A) tags für planfestgestellte Straßen in der Baulast des Bundes angewandt.

Bauleitplanung

Bei der innerstädtischen Entwicklung soll das Prinzip der kurzen Wege in der Stadt nicht nur als langfristiges Leitbild, sondern als besondere Qualität des städtischen Lebens in der Stadt Bremen nach außen dargestellt werden. Die Verringerung und weitgehende Vermeidung unnötigen motorisierten Verkehrs soll auch zukünftig oberstes Gebot bei Straßen- und Verkehrsplanung sein und in der Stadtplanung hinsichtlich der strukturellen Entwicklung verstärkt Beachtung finden.

Lkw-Führungsnetz, Verkehrsmanagement, Parkraumbewirtschaftung

Weitere wesentliche Bestandteile der Lärmvermeidung in sensiblen Bereichen bestehen in der Bündelung der Verkehre durch das Lkw-Führungsnetz sowie in einem intelligenten Verkehrsmanagement, in Parkraumbewirtschaftung und der Verbesserung des Verkehrsflusses durch entsprechende Ampelsteuerungen, der sogenannten „Grünen Welle“.

Industrie- und Gewerbelärm

Aufgrund der strengen Regelungen des anlagenbezogenen Immissionsschutzes und der verbindlichen Immissionswerte der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) gibt es verhältnismäßig wenige Betroffene aus dem Bereich Industrie- und Gewerbelärm oberhalb der Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung. Die Betroffenheit ergibt sich in der

⁴ BMVBS: Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012.

Regel aus der Nähe großflächiger Hafen- oder Industrieanlagen zu den Wohnorten (Gemengelage).

Ausbau des ÖPNV / SPNV

Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel trägt zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs bei und hilft damit die verkehrsbedingte Lärmbelastung im Straßennetz zu senken. Beim Ausbau des ÖPNV wird der Schienenverkehr bevorzugt. Dabei kann es durch eine intensivere Nutzung des Schienennetzes zu einer Erhöhung des Schienenlärms kommen, sofern keine zusätzlichen lärmindernden Maßnahmen ergriffen werden.

Das bestehende Straßenbahnnetz soll erweitert werden, um die Fahrzeiten vom Stadtrand bis zur Innenstadt zu verkürzen. Der schienengebundene Personen-Nahverkehr wurde weiter verstärkt. Im Dezember 2010 ging die Regio-S-Bahn in Betrieb, die auch auf der seit Dezember 2007 für den SPNV reaktivierten Farge-Vegesacker Eisenbahn verkehrt.

Eisenbahnlärm

Auf Grund von Verzögerungen bei der Lärmkartierung durch das Eisenbahn-Bundesamt kann die aktuelle Eisenbahnlärmsituation nicht dargestellt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich durch zahlreiche umgesetzte Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung die Situation in einigen Stadtteilen gegenüber der Kartierung von 2009 verbessert hat. Für eine angemessene Beurteilung der aktuellen Bahnlärmsituation ist die Aktualisierung der Lärmkarten vom Eisenbahn-Bundesamt abzuwarten. Neue Erkenntnisse, die mit Vorliegen der Lärmkarten erlangt werden, werden in der fortlaufenden Lärmaktionsplanung, insbesondere im Schallschutzfensterprogramm, berücksichtigt werden.

Für die nächsten fünf Jahre sind weitere Maßnahmen auf bundes- und kommunaler Ebene zur Reduzierung des Eisenbahnlärms vorgesehen und in der Ausarbeitung. Der Bund hat sich zum Ziel gesetzt, den Schienenverkehrslärm von bundeseigenen Eisenbahnstrecken bis 2020 zu halbieren.

2. Einleitung

Das Thema Lärm spielt in der Betrachtung einer vom Menschen beeinflussten Umwelt eine wesentliche Rolle. Fast 60% der Bevölkerung in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm wesentlich belästigt – dies wurde im Rahmen einer Online-Befragung des Umweltbundesamtes, an der 68.000 Personen teilnahmen, ermittelt. 77% fühlen sich hochgradig durch die Tatsache belästigt, dass sie im Sommer wegen des vorherrschenden Außenlärms die Fenster schließen müssen.

Um die aus der Umgebungslärmrichtlinie und den deutschen Gesetzen resultierenden Aufgaben zu erfüllen, wurde die Lärmbelastung durch Straßenverkehr, Straßenbahn, Gewerbe, Industrie und Luftverkehr in Bremen ermittelt. Dabei wurde nach vorgegebenen bundeseinheitlichen Methoden die gesamte Stadtgemeinde Bremen als Ballungsraum kartiert.

Die aktuellen Lärmkarten - ausgenommen Bahnlärm - liegen seit Januar 2013 vor und wurden zusammen mit dem Abschlussbericht am 19. April 2013 im Internet veröffentlicht.

Zuständig für die Aktionsplanung in der Stadt Bremen - ausgenommen Fluglärm - ist der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Im Bereich Fluglärm obliegt die Zuständigkeit und Federführung dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen. Die Kartierung der Strecken der

Deutschen Bahn erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt, bei der Aktionsplanung werden die Planungen auf Bundesebene für die bundeseigenen Eisenbahnstrecken berücksichtigt..

Der vorliegende Aktionsplan gilt für das Gebiet der Stadtgemeinde Bremen sowie die stadtbremischen Überseehafengebiete im Bereich der Häfen in Bremerhaven.

Im vorliegenden Aktionsplan werden die Vorgehensweise der Lärminderungsplanung sowie der weitere Verfahrensablauf erläutert. Anschließend werden - getrennt nach Lärmquellen - mögliche Maßnahmen zur Lärminderung beschrieben. Die verwendeten Begriffe, Abkürzungen und Lärmindizes werden im Schlusskapitel erklärt.

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen wurden bereits 2008 die Auslöseschwellenwerte L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A) für die Aktionsplanung in der Stadtgemeinde Bremen festgelegt. Die Maßnahmenplanung erfolgte jedoch in der ersten Stufe 2009 zunächst für Werte oberhalb von L_{DEN} 70 dB(A) und L_{Night} 60 dB(A). In der jetzigen zweiten Stufe orientiert sich die Maßnahmenplanung an den 2008 festgelegten Werten.

3. Zielsetzungen und Lärmwirkungen

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

Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist eine Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen. Ferner soll einer Verschlechterung der gegebenen Lärmsituation entgegengewirkt werden. Dazu gehört auch, dass ruhige Gebiete nicht über das bisherige Maß hinaus verlärmert werden. Die Lärmkartierung und der Aktionsplan sollen in der Stadtplanung und Bauleitplanung als Grundlage dienen, um Lärm Aspekte stärker zu berücksichtigen und damit die Wohnqualität im städtischen Raum zu verbessern.

Die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) bereits 2004 formulierten Umwelthandlungsziele⁵ sind im Umweltgutachten 2008 ausdrücklich als Umwelthandlungsziele für die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen worden.⁶

Tabelle 1: Vom Sachverständigenrat vorgeschlagene Umwelthandlungsziele

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}	L_{Night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	Kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	Mittelfristig	60dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	Langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

⁵ Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2004, Kapitel 7: Lärmschutz.

⁶ Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2008, Kapitel 9: Lärmschutz.

Zielsetzung

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.

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen wurden bereits 2008 für die aktuelle Lärmaktionsplanung die Auslöseschwellenwerte L_{DEN} 65 dB(A) für den Tag und L_{Night} 55 dB(A) für die Nacht als Ziel für die Aktionsplanung in der Stadtgemeinde Bremen festgelegt. Die Maßnahmenplanung erfolgte jedoch in zwei Stufen. In der ersten Stufe wurden als Auslöseschwelle das Wertepaar von L_{DEN} 70 dB(A) und L_{Night} 60 dB(A) verwendet. In der jetzigen 2. Stufe orientiert sich die Maßnahmenplanung an den bereits 2008 festgelegten Auslöseschwellenwerten L_{DEN} 65 dB(A) und L_{Night} 55 dB(A).

Für die künftige Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Bremen besteht ressortübergreifend Einigkeit, dass die Planung aus gesundheitlichen Gründen auf das mittelfristige Handlungsziel des SRU zur Minderung der erheblichen Belästigung ausgerichtet sein sollte.

Lärmwirkungen

Lärm löst in Abhängigkeit von der Stärke, der Frequenzzusammensetzung, der Einwirkungsdauer und der Einwirkungszeit (Tag oder Nacht) unterschiedliche Reaktionen aus. Die für die Gesundheit entstehenden Risiken und Gefahren bewegen sich von der allgemeinen Belästigung über Leistungsminderung bei Kindern, Schlafstörungen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zu direkten Wirkungen im Ohr, wie Tinnitus oder Schwerhörigkeit bei sehr lauten Geräuschen.

Für den Tageszeitraum ist bereits oberhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A) außerhalb von Gebäuden mit Störungen der Kommunikation zu rechnen⁷. Nach der Weltgesundheitsorganisation (WHO) sollten tagsüber 55 dB(A) nicht überschritten werden, um erhebliche Belästigungen zu vermeiden.⁸ Oberhalb eines Dauerschallpegels von 55 dB(A) tags außerhalb von Gebäuden ist zunehmend mit Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens zu rechnen. Schädigende Einflüsse des Lärms auf den Menschen treten aus medizinischer und psychologischer Sicht bei längeren Belastungen mit Dauerschallpegeln von mehr als 65 dB(A) tags auf. Bei den Berufserkrankungen steht die Einschränkung des Hörvermögens an erster Stelle.⁹

Für den Nachtzeitraum werden gemäß WHO oberhalb von 40 dB(A) nachts außen adverse Gesundheitseffekte auf die exponierte Bevölkerung beobachtet.¹⁰ Die WHO empfiehlt daher, nachts außen einen mittleren Pegel von 40 dB(A) nicht zu überschreiten, um die Allgemeinbevölkerung einschließlich der empfindlichen Gruppen wie z.B. Kinder vor diesen Wirkungen des Nachtlärms zu schützen. Oberhalb eines Wertes von 55 dB(A) nachts sind

⁷ Wende, Ortscheid, Hintzsche, Bericht des Umweltbundesamtes UBA 2006.

⁸ Guidelines for Community Noise, WHO 1999.

⁹ Arbeitsunfälle und Berufserkrankungen. Gesundheitsberichterstattung des Bundes, Heft 38. RKI, Statistisches Bundesamt, 2007.

¹⁰ Night Noise Guidelines for Europe. WHO 2009.

Gesundheitsgefährdungen nicht mehr auszuschließen.¹¹ Physiologische Nachweise liegen aus Studien vor.¹²

Bei der Ausweisung neuer Wohnbebauung haben sich die Ressorts Bau, Umwelt und Gesundheit ergänzend zu den Orientierungswerten der DIN 18005 in der „Vereinbarung zum Schallschutz in der städtebaulichen Planung“ vom 15. November 2005 auf weitere einzuhaltende städtebauliche Standards geeinigt. Gemäß dieser Vereinbarung 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 für die Lärmaktionsplanung ist.

Die WHO hat errechnet, dass durch Umgebungslärm in Westeuropa jährlich mindestens 1 Million gesunde Lebensjahre verloren gehen.¹³ Allein durch lärmbedingte ischämische Herzerkrankungen beträgt der Verlust 61.000 gesunde Lebensjahre. Schlafstörungen, die durch Umgebungslärm verursacht werden, führen nach dieser Studie sogar zu einem Verlust von 903.000 gesunden Lebensjahren.

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

4. Rechtliche Grundlagen

Am 18. Juli 2002 trat die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Kraft. Mit dieser Richtlinie wurde europaweit ein gemeinsames Vorgehen zur Bekämpfung der Auswirkungen der Belastungen durch Umgebungslärm eingeführt. Die Richtlinie verfolgt das Ziel, schädlichen Umgebungslärm zu vermeiden, ihm vorzubeugen und ihn zu verringern.

Die europäische Richtlinie wurde mit den §§ 47 a–f des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – kurz BImSchG) im Jahre 2005 und der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung vom 6. März 2006) in deutsches Recht überführt.

Die Bundesregierung hat keine verbindlichen Grenzwerte zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie verabschiedet. Die Länder haben Auslöseschwellenwerte festgelegt, bei denen in problematischen Gebieten die Lärmaktionsplanung mit dem Ziel einer Lärmverminderung ausgelöst wird. Rechtsansprüche des Einzelnen auf einen bestimmten Schallschutz ergeben sich nicht aus der Aktionsplanung. Es handelt sich um freiwillige Maßnahmen der Kommune.

Für die Lärmkartierung in der Bundesrepublik Deutschland wurden in Anlehnung an die Umgebungslärmrichtlinie einheitliche Vorschriften für die Berechnung von Straßenlärm, Schienenlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm sowie für die Berechnung der vom Lärm betroffenen Menschen entwickelt. Die Aktionspläne sollen bei bedeutsamen Änderungen der Lärmsituation, spätestens aber nach fünf Jahren überprüft und erforderli-

¹¹ Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2008, Kapitel 9: Lärmschutz.

¹² Nächtlicher Verkehrslärm und Gesundheit: Bundesgesundheitsblatt 4/95 und HYENA-Studie 2008.

¹³ Burden of Disease from Environmental Noise – Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe, WHO 2011.

chenfalls überarbeitet werden. Die Öffentlichkeit ist über die Ergebnisse der Lärmkartierung zu unterrichten und bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen zu beteiligen.

Aufgrund der unterschiedlichen verbindlich vorgegebenen Rechenverfahren können die Ergebnisse aus der Lärmkartierung von anderen Ergebnissen, z. B. nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Einzelfall abweichen. Eine Vereinheitlichung der Rechenverfahren und Vorschriften wäre dringend geboten, um Rechtsunsicherheiten und teilweise Doppelaufwand zu vermeiden, und müsste durch den Bundesgesetzgeber erfolgen.

Die Lärmaktionsplanung stellt ein wichtiges Planungsinstrument für die Kommunen bei künftigen Entwicklungen und Verbesserungen der Bauleitplanung im Städtebau, aber auch bei Verkehrsplanungen und Landschaftsentwicklung dar.

5. Datengrundlagen

Im Ballungsraum Bremen wurden Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Fluglärm, Lärm von nicht bundeseignen Eisenbahnstrecken, Gewerbe- und Industrielärm im Jahr 2012 von einem externen Gutachter im Auftrag des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr auf der Grundlage von Daten aus dem Jahre 2011 kartiert. Der Lärm bundeseigener Eisenbahnstrecken wird durch das Eisenbahnbundesamt kartiert; die Ergebnisse aus der ersten Kartierung wurden den Ländern im Juli 2009 zur Verfügung gestellt. Eine aktualisierte Fassung der Karten des Eisenbahn-Bundesamtes wird voraussichtlich erst zum Ende des Jahres 2014 zur Verfügung stehen.

Die Lärmkarten sind im Internet unter <http://www.umgebungslaerm-bremen.de>, die Karten für Eisenbahnlärm sind unter <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> verfügbar.

6. Grundsätze der Lärminderungsplanung

Die Lärmbelastung für Menschen im Ballungsraum Bremen ist hauptsächlich auf den Eisenbahn- und Straßenverkehr zurückzuführen. Eine der Hauptursachen für die derzeitigen Lärmprobleme beim Straßenverkehr ist neben der hohen Verkehrsdichte insbesondere der Lkw-Anteil auf den Straßen.

Bei den Überlegungen für Maßnahmen zur Lärminderung haben die höchsten Lärmwerte und die jeweils höchste Zahl der von Lärm betroffenen Menschen Vorrang. Dabei sollen neben messbaren Verbesserungen auch planerische und gestalterische Maßnahmen zum Einsatz kommen, welche die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöhen.

Die Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) hat Hinweise zur Lärmaktionsplanung erstellt¹⁴, die bei der Aktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen berücksichtigt wurden.

Vorrang haben aktive Lärmschutzmaßnahmen, die an der Quelle ansetzen, zu messbaren Verbesserungen führen und insbesondere zur Senkung der Lärmbelastung außerhalb von Gebäuden einen wichtigen Beitrag leisten. Diese Maßnahmen reichen von der Verringerung der Brems-, Fahr- und Rollgeräusche über lärmarme Fahrbahnoberflächen bzw. Schienenstrecken, der Unterhaltung der Verkehrswege (Ausbesserung von Schäden, Schienenschleifen usw.) und Geschwindigkeitsbeschränkungen bis hin zu

¹⁴ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung: Aktualisierte Fassung vom 18. Juni 2012.

Lärmschutzwänden oder -wällen und einer Verbesserung des Verkehrsflusses, der viele Anfahr- und Abbremsvorgänge vermeiden hilft.

Schallschutzfenster als passive Maßnahme können dort verwendet werden, wo z. B. aus städtebaulichen Gründen die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen nicht möglich bzw. aufgrund der Zahl der betroffenen Anwohner/-innen oder gemessen an der erzielten Wirkung unwirtschaftlich ist. Nach dem Verursacherprinzip kommt zunächst der/die jeweilige Baulastträger/-in des Verkehrsweges für die Kosten auf, um den vorhandenen Wohnbestand zu schützen. Nur dort, wo an vorhandenen Verkehrswegen neue Wohnungen errichtet werden, haben die Stadtgemeinde bzw. die Bauherren dafür Sorge zu tragen, dass die für gesunde Wohnverhältnisse vorgegebenen Standards durch entsprechende bauliche und gestalterische Maßnahmen eingehalten werden. Durch neuere Anforderungen an Wärmedämmung werden standardmäßig nicht nur bei Neubauten, sondern auch bei Ersatzmaßnahmen im Bestand verbesserte Isolierglasfenster eingesetzt, die zugleich einen höheren Lärmschutz bieten. Der Schutz der Nachtruhe im Inneren von Gebäuden ist dabei von besonderer Bedeutung. Wo das Schlafen bei geöffnetem Fenster (Kippstellung) nicht möglich ist, können schallgedämmte Lüfter zum Einsatz kommen.

Bei der innerstädtischen Entwicklung soll das Prinzip der kurzen Wege in der Stadt nicht nur als langfristiges Leitbild, sondern verstärkt als besondere Qualität des städtischen Lebens in der Stadt Bremen befördert und nach außen dargestellt werden. Die Verringerung und weitgehende Vermeidung unnötigen motorisierten Verkehrs soll auch zukünftig oberstes Gebot bei Straßen- und Verkehrsplanung sein und in der Stadtplanung hinsichtlich der strukturellen Entwicklung verstärkt Beachtung finden.

Langfristig kann die Förderung umweltfreundlichen Verkehrs die Zahl der Fahrzeuge, die Zahl der motorisierten Fahrten und somit auch die Lärmbelastung im Ballungsraum verringern. Ausbau und Verbesserung des ÖPNV/SPNV sind weitere wesentliche Bestandteile der Lärmvermeidung. Weitere Minderungspotentiale bestehen in der Bündelung der Verkehre durch das Lkw-Führungsnetz auf weniger sensible Hauptverkehrsstraßen sowie durch ein intelligentes Verkehrsmanagement, Park und Ride, Parkraumbewirtschaftung und Verstetigung des Verkehrsflusses durch entsprechende Ampelsteuerungen, der sogenannten „Grünen Welle“. Begleitende Maßnahmen, wie Unterstützung von Angeboten der Mehrfachnutzung von Fahrzeugen (Car-Sharing) oder die Bildung von Fahrgemeinschaften und Information der Öffentlichkeit über diese Möglichkeiten, führen ebenfalls zur Vermeidung von Verkehr. Dazu zählt u. a. auch die Verbesserung der Situation für den Fußgänger- und Radverkehr und das Anlegen eines eigenen/besonderen Bahnkörpers für Straßenbahnen, der auch von Bussen benutzt werden kann.

Lärminderung durch bauliche Maßnahmen ist mit erheblichen Kosten verbunden und daher vorzugsweise vorrangig bei notwendigen Sanierungen, Aus- und Umbauten langfristig zu planen. Durch Berücksichtigung der Lärmwirkung bei der Straßenunterhaltung und -instandsetzung entstehen nicht immer zusätzliche Kosten. Im Zuge notwendiger Sanierungen kann der Einsatz von Asphalt als Fahrbahnoberfläche gleichzeitig Lärm reduzieren und z.B. im Vergleich zu einer Pflasterung zur Kostenersparnis führen.

Bei Straßen gibt es folgende Möglichkeiten zur Lärminderung:

- Ersatz von Fahrbahnoberflächen in Pflaster durch Asphalt oder Beton
- Einsatz von offenporigem Asphalt (sogenannter Flüsterasphalt) bei zulässigen Geschwindigkeiten über 50 km/h

- Verringerung des Straßenquerschnitts und Straßenraumgestaltung zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bei sehr breiten Straßen
- Optische Einengung des Straßenprofils, wodurch eine verringerte Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bewirkt wird
- Vergrößerung des Abstandes zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung (Verringerung des Fahrbahnquerschnitts, z. B. durch Abmarkierung von zusätzlichen Parkstreifen oder Radwegen) bei sehr breiten Straßen
- Verbesserung des Verkehrsflusses, der viele Anfahr- und Abbremsvorgänge vermeiden hilft
- Straßennetzergänzungen mit gleichzeitigem Rückbau von Straßen in Konfliktgebieten
- Einsatz lärmarmen Fahrzeuge

Kostengünstige und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sind folgende:

- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ggf. gestaffelt nach Tageszeiten¹⁵,
- veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr,
- Attraktivierung für den ÖPNV (bei der Verkehrslenkung, z. B. Ampelschaltung),
- Bündelung von Verkehr und Führung auf Straßen in weniger konflikträchtige Gebiete,
- verkehrslenkende Maßnahmen zur Entlastung empfindlicher Bereiche durch bessere Zielführung und Vermeidung von Schleichverkehren,
- Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen,
- Reduzierung des Straßenquerschnitts durch Markierung von Radfahrstreifen, Busspuren, Parkstreifen usw.,
- Beschränkung des Verkehrs zu lärmsensiblen Zeiten (z. B. Lkw-Nachtfahrverbot, Anliegerverkehr),
- Anzeigetafeln zur Selbstkontrolle der Geschwindigkeit an Straßen
- geeignete Ampelschaltungen (z. B. „Grüne Welle“ auch bei geringerem Tempo als 50 km/h),
- Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit zur Unterstützung der „Grünen Welle“

7. Vorgehensweise zur Aktionsplanung

Im März 2013 wurde unter Federführung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr für die Erstellung des Aktionsplans zur Lärminderung ein verwaltungsinterner Arbeitskreis gebildet, dem Vertreter/-innen der Senatorin für Gesundheit, des Gesundheitsamts, der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen, des Amtes für Straßen und Verkehr, des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Bereich Wirtschaft und Häfen), des Senators für Inneres und

¹⁵ Das Wirtschaftsressort weist auf die Frage der Verhältnismäßigkeit hin.

Sport (Bereich Inneres), der Bremer Straßenbahn AG, der Verkehrsabteilung sowie der Fachbereiche Bau und Umwelt des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr angehören.

Es wurden außerdem Unterarbeitskreise zu den Themen „Straßenverkehrslärm“, „Ruhige Gebiete“ und „Schienenlärm“ eingerichtet.

Als Ergebnis der Lärmkartierung stellt der Straßenverkehrslärm neben dem Schienenlärm die überwiegende Lärmquelle dar. Aus diesem Grund wurde der Straßenverkehrslärm im Aktionsplan 2009 vorrangig behandelt. In der Stadtgemeinde Bremen waren nach den Ergebnissen der Lärmkartierung 2007 von Straßenverkehrslärm mit einem Pegel von nachts mehr als 60 dB(A) rund 6.200 Menschen betroffen. Diese Zahl konnte bis 2012 auf 3.800¹⁶ gesenkt werden.

Auch nach den Ergebnissen der Lärmkartierung 2012 sind Straße und Schiene die Hauptlärmquellen in Bremen.

Tabelle 2: Zusammenstellung der Betroffenenzahlen (auf 100 gerundet)

Lärmquelle	> 65 db(A) über 24 h	> 55 db(A) nachts
Straße	24.400	25.600
Schiene ¹⁷	8.100	10.000
Industrie	400	700
Luftverkehr	100	100

Zu den bundeseigenen Strecken der Bahn liegen bisher nur Daten aus dem Jahre 2009 vor. Demnach waren 11.400 Menschen einem Lärmpegel von 65 dB(A) tags und 29.000 einem Pegel von mehr als 55 dB(A) nachts ausgesetzt. Neue Daten werden erst im Jahre 2014 vorliegen; Einzelheiten dazu sind in Kapitel 13 ausgeführt.

Die Tabelle 3 zeigt die Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Menschen, insbesondere vor dem Hintergrund der in Tabelle 1 genannten Umwelthandlungsziele. Dabei wird deutlich, dass nach den Ergebnissen der Lärmkartierung eine Verringerung der Zahl der Lärmbetroffenen sowohl im Bereich hoher Lärmpegel als auch bei niedrigeren Lärmpegeln erreicht wurde.

Tabelle 3: Zusammenstellung der Betroffenenzahlen beim Straßenverkehrslärm

Kartierung	> 65 db(A) über 24 h	> 55 db(A) über 24 h	> 55 db(A) nachts	> 50 db(A) nachts
2007	29.000	157.000	31.400	84.800
2012	24.400	140.900	25.600	74.400
Abnahme	-4.600	-16.100	-5.800	-10.400

¹⁶ Diese Zahlen beziehen sich auf den Außenbereich. Eine Verringerung der Betroffenenzahlen in den Wohnungen durch das Schallschutzfensterprogramm ist dabei nicht berücksichtigt.

¹⁷ Ohne die bundeseigenen Strecken der Bahn.

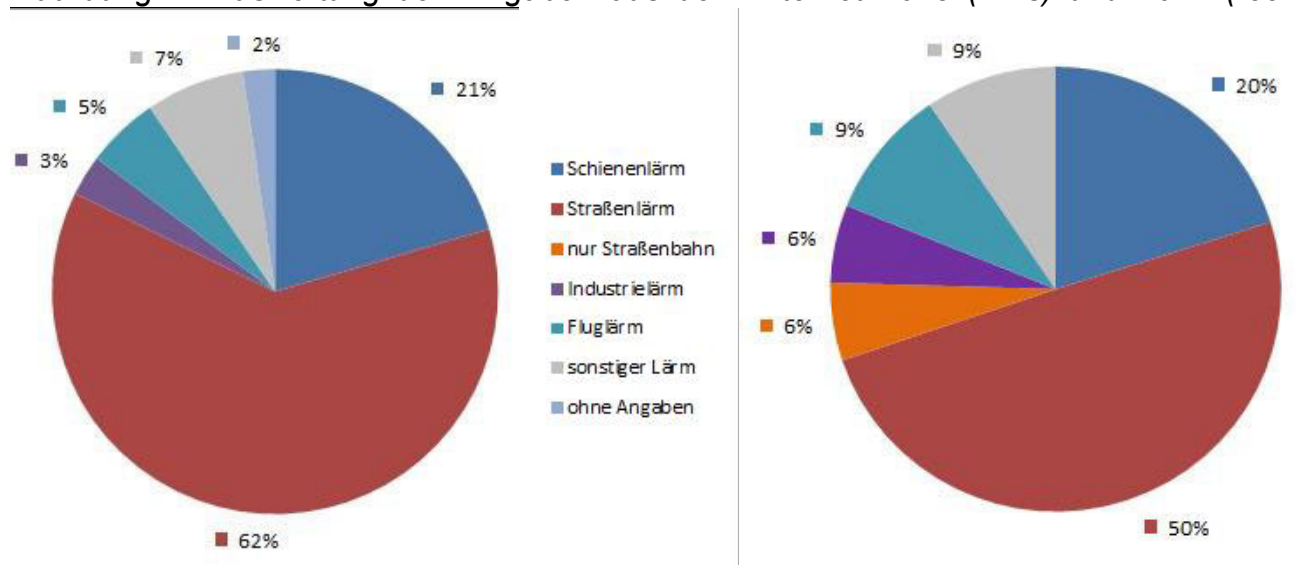
8. Öffentlichkeitsbeteiligung

Seit dem 19. April 2013 werden die verfügbaren Lärmkarten im Internetportal <http://www.umgebungslaerm-bremen.de> dargestellt. Jeweils im Frühjahr 2013 und 2014 erfolgte eine Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Lärmkarten und der Abschlussbericht standen darüber hinaus allen 17 Ortsämtern als Papierform zur Verfügung.

Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Beiräte haben mehr als 500 Anregungen, Hinweise und Vorschläge zur Vermeidung und Verringerung von Lärm gegeben. Alle Eingaben wurden im Rahmen eines Arbeitskreises geprüft und bewertet.

Abbildung 1: Auswertung der Eingaben aus dem Internet 2013 (links) und 2014 (rechts)



Die meisten Eingaben bezogen sich in beiden Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Straßenverkehrslärm, wie die Auswertung der Eingaben aus dem Internet zeigt. Aufgrund der Verkehrsstruktur in der Stadt Bremen müssen alle Maßnahmen stets im Gesamtzusammenhang betrachtet werden. Daher sind die Interessen der Stadtteile und der Stadtgemeinde miteinander abzuwägen und möglichst in Einklang zu bringen. In Einzelfällen ist eine Abstimmung mit den niedersächsischen Nachbargemeinden erforderlich.

Alle eingegangenen Anregungen wurden in einer Tabelle erfasst und thematisch gegliedert. Diese Gliederung erfolgte zunächst nach den Lärmarten: Straßenverkehrslärm, Schienenlärm, Fluglärm, Gewerbelärm und sonstiger Lärm. Beim Straßenverkehr wurden die Vorschläge anhand der am häufigsten genannten Themen gekennzeichnet: Geschwindigkeitsbeschränkungen, sonstige Beschränkungen (z.B. für Lkws), Fahrbahnbelag, Ampel / Grüne Welle, Lärmschutzwände und sonstige Hinweise (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung oder Einsatz des Martinshorn). Die Datensätze wurden – teilweise in anonymisierter Form – an die jeweils zuständigen Stellen zur Bewertung weitergeleitet.

Am 23. Mai 2014 fand eine öffentliche Anhörung auf Einladung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung 2 statt, zu der alle Personen eingeladen wurden, die in der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme abgegeben hatten. Außerdem konnten sich im Rahmen dieser Veranstaltung die Beiräte zu Wort melden. An

dieser Anhörung nahmen Vertreter folgender Behörden und Institutionen teil und standen für Fragen zur Verfügung:

- Deutsche Bahn
- BSAG
- Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- Gewerbeaufsicht der Freien Hansestadt Bremen
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung 5 (Verkehr)
- Amt für Straßen und Verkehr
- Gesundheitsamt Bremen

Folgende Behörden und Institutionen haben sich mit den für sie jeweils zuständigen Teilen der eingegangenen Anregungen befasst:

Tabelle 4: Zuständigkeiten

Behörde	Zuständigkeitsbereich
Senator für Inneres und Sport / Polizei / Feuerwehr / Stadtamt	Überwachung des Kfz-Verkehrs, Alarmfahrten
Deutsche Bahn	Schienerverkehr der DB
BSAG	Straßenbahnen / Busse
Nordwestbahn	Schienerverkehr der Nordwestbahn
Farge-Vegesacker Eisenbahn	Schienerverkehr Farge / Vegesack
Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen	Flugverkehr
Gewerbeaufsicht der Freien Hansestadt Bremen	Lärm aus dem Bereich von gewerblichen Anlagen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung 5 (Verkehr)	Übergeordnete Belange des Kfz-Verkehrs
Amt für Straßen und Verkehr	Planen, bauen, erhalten, betreiben und verwalten öffentlicher Straßen, Wege, Plätze und Brücken, Bundesauftragsverwaltung beim Straßenbau
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung 6 (Stadtentwicklung / Stadtplanung, Bauordnung)	Bauplanung / Bauordnung
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilung 7 (Regional- und Stadtentwicklung, Stadtumbau, Wohnungswesen)	Regional- und Stadtentwicklung, Stadtumbau
Bauamt Bremen-Nord	Bauangelegenheiten Burglesum, Vegesack und Blumenthal

Nach Prüfung haben die zuständigen Stellen nicht auf jede einzelne Anregung geantwortet, sondern in der Regel allgemein gültige Aussagen zu dem jeweiligen Themenkomplex

getroffen. Sofern aus den Anregungen konkrete Maßnahmen abgeleitet werden konnten, sind diese in den Kapiteln 9 bis 18 enthalten und beschrieben.

Eine vollständige Liste der eingegangenen Anregungen und Hinweise befindet sich in den Anhängen 1a und 1b. Zu den einzelnen Themenschwerpunkten wurden von den zuständigen Behörden folgende Antworten verfasst:

Straßenverkehrslärm

Geschwindigkeitsbeschränkungen:

In der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden rund 70 Vorschläge zur Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eingereicht. Diese Anregungen wurden in drei Stufen zunächst rein verkehrlich geprüft. Voraussetzung ist, dass die Strecken keine wesentliche Funktion für den ÖPNV erfüllen und nicht Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes sind. Außerdem muss die Problematik der Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) berücksichtigt werden: Wenn durch die Beschränkung der Geschwindigkeit eine Verlagerung des Verkehrs zu einer Mehrbelastung auf anderen Straßen (z.B. in der Umweltzone) führt, die bereits hoch belastet sind, ist dies aus Sicht der Luftreinhalteplanung bei einer Zunahme des Verkehrs um 3%, aus Sicht des Lärmschutzes ab 25% kritisch zu bewerten. Die Straßenabschnitte sollen außerdem einer Prüfung der vereinbarten Kriterien für die Lärminderung (mindestens 40 Betroffene, um mehr als 2,1 dB nach RLS-90)¹⁸ unterzogen werden.

Es wurden anfangs mehr als zehn Straßenabschnitte anhand der genannten Kriterien geprüft und vor allem anhand der Zahl der Lärmbetroffenen bewertet. Als Ergebnis kommen folgenden Straßen/-abschnitte aus verkehrlicher Sicht in Frage:

- Kornstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg (ganztags)
- Rembertiring zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße (T30 nachts)
- Eduard-Grunow-Straße zwischen Rembertiring und Am Dobben (T30 nachts)
- Doventorstraße zwischen Eduard-Schopf-Allee und Faulenstraße (T30 nachts)

Näheres hierzu ist im Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen ausgeführt, die in Kapitel 10.4 beschrieben werden.

Geschwindigkeitsüberwachung:

Die Polizei Bremen führt täglich an verschiedenen Orten in der Stadt Bremen Geschwindigkeitskontrollen durch. Eine flächendeckende Überwachung ist nicht möglich. Die Auswahl trifft die Polizei Bremen nach pflichtgemäßem Ermessen. Dabei legt sie insbesondere Wert darauf, dass an Unfallschwerpunkten gemessen wird, aber auch an sensiblen Punkten wie z.B. Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen. Ebenso werden die gefahrenen Geschwindigkeiten der großen Einfahrtstraßen kontrolliert, da bereits hier signalisiert werden soll, dass die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einzuhalten sind. Auch aus Gründen des Lärmschutzes werden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Hier insbesondere dann, wenn geschwindigkeitsreduzierende Verkehrszeichen aufgestellt

¹⁸ Protokoll der 3. Sitzung des AK zur Lärmaktionsplanung am 23. Mai 2013

wurden (Beispiel Bismarckstraße oder Am Wall) oder Beschwerden aus der Bevölkerung vorliegen.

Stationäre Anlagen werden grundsätzlich an Unfallbrennpunkten aufgestellt, an denen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Erfahrung zeigt, dass „einheimische“ Kraftfahrzeugführer diese Stellen kennen und genau an diesen Stellen vorübergehend die Geschwindigkeit reduzieren. Auch für die Überwachung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen sind aus diesem Grund stationäre Anlagen nicht sinnvoll. Daher kommen nur mobile Anlagen zum Einsatz, die jedoch zusätzliches Personal erfordern.

Das Aufstellen von Anzeigentafeln der gemessenen Geschwindigkeit kann zu einer Verhaltensänderung führen. Über das Aufstellen dieser Anzeigentafeln entscheiden in Bremen die Ortsbeiräte.

Alarmfahrten (Martinshorn):

Im Zusammenhang mit der Forderung, das Martinshorn insbesondere nachts nicht zu verwenden, wird auf die gesetzlichen Regelungen aus § 38 der Straßenverkehrsordnung (StVO) hingewiesen. Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. Die Kombination von Blaulicht **und** Martinshorn ordnet an: „Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen.“ Aus einsatztaktischen Gründen fahren Fahrzeuge der Polizei in bestimmten Fällen auch nur mit Blaulicht. Das ist sinnvoll und auch rechtlich abgesichert, wenn kein Wegerecht in Anspruch genommen werden muss. Zur Durchsetzung des Wegerechts, z.B. in stark befahrenen Straßen, sind Fahrten mit Blaulicht und Martinshorn unabdingbar, Sicherheit und Gefahrenabwehr gehen dann anderen Belangen wie dem Lärmschutz vor (siehe Sonderrecht in § 35 Absatz 1 der StVO für Bundeswehr, Polizei, Feuerwehr und Katastrophenschutz).

Fahrbahnbelag:

Es gab im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung 57 Anregungen und Hinweise zum Thema Fahrbahnbelag. Der isolierte Austausch des Fahrbahnbelages durch Asphalt oder das Auftragen eines Asphaltbelages auf gepflasterte Fahrbahnen ist aus Sicht des ASV nicht wirtschaftlich. Der Ersatz von Pflaster durch Asphalt ist allerdings im Rahmen von Kanalsanierungen möglich, sofern es sich um eine offene Bauweise handelt. Von hansewasser liegt ein Plan für die offenen Kanalbaumaßnahmen vor. Aus Kostengründen und auch zur Verringerung von Verkehrsbeeinträchtigungen werden seit einigen Jahren viele Kanalbaumaßnahmen mit Schlauchlinern bzw. unterirdischen Horizontalbohrverfahren durchgeführt, so dass keine Änderung der Fahrbahnoberfläche erfolgt. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr wird laufend über die geplanten Kanalbaumaßnahmen informiert, so dass in Einzelfällen eine Einflussnahme auf die Gestaltung des Fahrbahnbelages erfolgen kann.

Ampel und Grüne Welle:

13 Anregungen bezogen sich im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Verbesserung der Ampelschaltung oder der Grünen Welle. Diese Anregungen wurden zur weiteren Prüfung an das ASV weitergeleitet. Viele Ampelschaltungen arbeiten

verkehrsabhängig, insbesondere aufgrund der Abstimmung mit den Taktzeiten des ÖPNV sind Änderungen nur in den wenigsten Fällen möglich.

Lärmschutzwände:

Es gab im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in der ersten Phase 118 Anregungen und Hinweise zum Thema Lärmschutzwände bzw. -wälle. In der zweiten Phase waren es 51. Die Lärmsanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht wurden durch das Bundeshaushaltsgesetz seit 2010 für Wohngebiete an Bundesfernstraßen um 3 dB auf 67 bzw. 57 dB abgesenkt. Demzufolge gibt es entsprechende Neuberechnungen, die z.B. zum Bau einer weiteren Lärmschutzwand an der A 1 in Hemelingen führten. Weitere Maßnahmen an der A 27 und der A 270 befinden sich in der Prüfung, über die Finanzierung entscheidet im Einzelfall die Straßenbauverwaltung des Bundes. Problembereiche sind Gebäudekomplexe, wo es trotz aktiven Lärmschutzes Überschreitungen vor allem in den oberen Stockwerken gibt. Diese lassen sich aber auch durch höhere Lärmschutzwände nicht vermeiden, da es aus statischen Gründen für die Höhe auch Grenzen gibt. Einige Gebäude wurden zudem nach dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren für die A 27 errichtet. Hier kann durch passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster) teilweise Abhilfe geschaffen werden.

Anlagenlärm/Gewerbelärm

Zahlreiche Hinweise zum Anlagen-/Gewerbelärm wurden an die Gewerbeaufsicht des Landes Bremen als Beschwerde weitergeleitet und werden als solche dort bearbeitet. Sofern davon nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz nicht genehmigungsbedürftige Anlagen betroffen waren, wurde auch die zuständige Baubehörde informiert.

Die Gewerbeaufsicht des Landes Bremen hat sich ausführlich mit den 29 Eingaben aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung zum gewerblichen Lärm auseinandergesetzt und teilweise auch eigene Lärmmessungen durchgeführt. In den Fällen, in denen die Beschwerden berechtigt waren, wurde Kontakt mit dem Verursachern bzw. den Anlagenbetreibern aufgenommen und nach Lösungen gesucht. Einige Probleme konnten durch einfache verhaltensbezogene Änderungen gelöst werden. In anderen Fällen dauert die Umsetzung noch an. Beschwerden zur Thematik Windenergie stellten sich als unbegründet heraus, weil die zulässigen Immissionswerte bei den durch die Eingaben betroffenen Anlagen eingehalten wurden.

Bahnlärm / Schienenlärm

Alle Eingaben zum Lärm von bundeseigenen Eisenbahnstrecken und der Farge-Vegesacker-Eisenbahn wurden örtlich zusammengefasst. Die Ergebnisse wurden der Deutschen Bahn und der Farge-Vegesacker Eisenbahn als Infrastrukturbetreiber am 23. Juli 2013 vorgestellt. Die Infrastrukturbetreiber und die Nordwest-Bahn haben alle Eingaben gesichtet und zu diesen Stellung genommen. Die Ergebnisse können dem Anhang 5 entnommen werden.

Fluglärm

Die Anregungen und Hinweise zum Fluglärm wurden zur Bearbeitung an die Luftfahrtbehörde, den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, sowie die Deutsche Flugsicherung weitergeleitet.

Seit dem 1. September 2011 bietet ein Online-Service auf der Seite www.umwelt.bremen.de/onlineservice-flug den Fluglärm betroffenen die Möglichkeit, ihre Beschwerden, die sich auf Flugbewegungen am Verkehrsflughafen in Bremen beziehen,

selber einzugeben. Diese Beschwerden werden beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bearbeitet und beantwortet. Weiterhin dient das Portal der Information von Interessierten in Politik, Verwaltung oder Verbänden. Es sorgt so für eine verbesserte Transparenz zu den verschiedenen Fluglärm-Themen, die die Bürger bewegen.

Sonstiger Lärm

Die Kategorie „sonstiger Lärm“ ist ein Sammelbegriff, wenn sich Lärm nicht den vorherigen Kategorien zuordnen lässt. Hierzu zählt auch Nachbarschaftslärm und verhaltensbezogener Lärm. Dieser Lärm wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur behandelt, wenn er sich wenigstens einer Kategorie zuordnen lässt.

9. Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 als langfristige Strategie

9.1 Anlass

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen erarbeitet aufgrund des am 12. Januar 2012 von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie gefassten Aufstellungsbeschlusses (Vorlage 18/73 (S)) einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadtgemeinde Bremen. Mit dem VEP soll der strategische Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Bremen mit dem Zeithorizont 2025 abgesteckt werden. Fragen, die behandelt werden sollen, sind z. B.: „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Bremen bewegen? Welche Infrastrukturmaßnahmen sollen zukünftig angegangen werden? Welche Prioritäten sind zu setzen?“ Der VEP deckt alle Verkehrszwecke (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.), Verkehrsmittel und Verkehrsnetze ab, sowohl für die nichtmotorisierten als auch für die motorisierten Verkehre auf Straße und Schiene (inkl. Wirtschaftsverkehr). Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in Bremen zu entwickeln. Dabei werden sowohl der Personen- als auch der Wirtschaftsverkehr betrachtet.

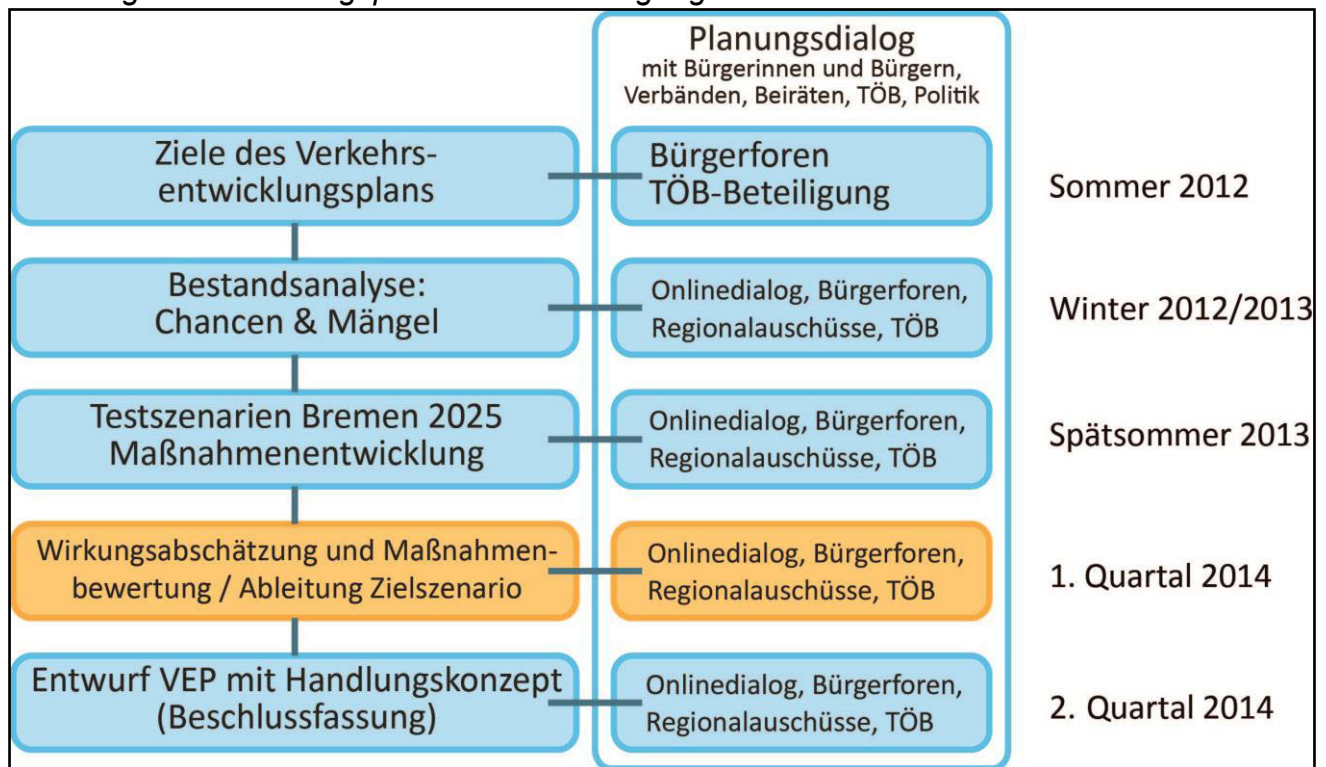
Die Erarbeitung eines aktuellen VEP ist erforderlich, da sich in Bremen in den letzten 15 bis 20 Jahren viele Veränderungen in der Siedlungs- und Infrastruktur ergeben haben, und gleichzeitig, um sich auf zukünftige demografische, ökologische und ökonomische Herausforderungen einstellen zu können. Entsprechend wird der VEP aus dem Leitbild Bremen 2020 heraus als abgestimmte Entwicklungsstrategie zusammen mit dem Flächennutzungsplan sowie den Fachplanungen (z. B. dem hier vorliegenden Aktionsplan zur Lärminderung, Landschaftsprogramm, Nahverkehrsplan) erarbeitet.

9.2 Verfahren zur Aufstellung des VEP

Für den VEP wurde das Verkehrsmodell, welches auch Grundlage der Lärmkartierung ist, verfeinert und weiterentwickelt. Die Erarbeitung des VEP erfolgt in fünf Bearbeitungsphasen und in einem breit angelegten Beteiligungsverfahren.

Der erste inhaltliche Schritt war die Definition von Zielen, die mit dem VEP erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des VEP, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Sie sind im Sommer 2012 aus einer öffentlichen Diskussion entstanden und von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 11. Oktober 2012 beschlossen worden (Vorlage 18/182 (S)).

Abbildung 2: Bearbeitungsphasen und Beteiligungsformate des VEP Bremen¹⁹



Die Bestandsanalyse der derzeitigen Situation mit der Darstellung von Chancen und Mängeln stellt die zweite Phase des VEP dar, die in einem Zwischenbericht dokumentiert ist. Die dazugehörigen Karten und Anhänge, auf die im Zwischenbericht Bezug genommen wird, sind in einem eigenständigen Karten- und Anlagenband zusammengestellt. In dieser Phase bestanden mit verschiedenen Beteiligungsformaten umfangreiche Mitwirkungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit. So bot der Onlinedialog (www.Bremen-Bewegen.de) die Möglichkeit, Chancen und Mängel zum Verkehr in Bremen zu benennen. Erste Ergebnisse der Bestandsanalysen wurden zudem in fünf Bürgerforen und anschließend in fünf Regionalausschüssen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern und Beiräten reflektiert und ergänzt. Zudem fand eine Beteiligung weiterer Akteure statt. Diese Phase fand ihren Abschluss mit der Kenntnisnahme des Zwischenberichts in der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 22. August 2013.

Im nächsten Schritt wurden mehrere Szenarien für Bremen 2025 entwickelt, die einen Blick auf unterschiedliche Maßnahmenbündel als Lösungsansätze für mögliche zukünftige Herausforderungen werfen. Dieser Schritt wurde im Spätsommer/Herbst 2013 durchgeführt. Auch dazu gab es eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit und weiterer Akteure mit Onlinedialog, regionalen Bürgerforen und Regionalausschüssen sowie eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Mit der Kenntnisnahme des Zwischenberichts zu den Maßnahmen und Szenarien durch die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie in Sitzung der am 28. November 2013 fand auch diese Phase ihren Abschluss.

Die fünf Testszenarien und die darin enthaltenen Maßnahmen wurden anschließend einer mehrstufigen Wirkungsabschätzung und Bewertung unterzogen. Aus den

¹⁹ Zwischenbericht zur Szenarien- und Maßnahmenbewertung, SUBV, PS, IVV, Mai 2014.

Bewertungsergebnissen konnten Maßnahmen mit positivem Wirkungsbeitrag (u. a. Zielerreichung, Kosteneffizienz) identifiziert werden, deren Aufnahme in das Zielszenario auf Basis der Gutachterempfehlung vorgeschlagen wird. Der Gutachtervorschlag umfasst derzeit rund 160 Maßnahmen. Die Zusammenstellung der Maßnahmen in dem vorläufigen Zielszenario wurde im 1. Quartal 2014 wie schon in den vorherigen Phasen in einem Beteiligungsprozess öffentlich diskutiert.

Im Anschluss an den Beteiligungsprozess wurde das Zielszenario des VEP unter Berücksichtigung der Ergebnisse angepasst, auf seine Wirkung hin überprüft und mit einem weiteren Zwischenbericht der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 5. Juni 2014 zur Beschlussfassung vorgelegt.

In der letzten Phase wird der Entwurf eines Handlungskonzeptes für den VEP bis zum Sommer 2014 erarbeitet. Im Handlungskonzept wird das Maßnahmenprogramm für alle Verkehrsmittel (Fuß/Rad/Bus und Bahn/Kfz-Verkehr/Wirtschaftsverkehr) festgelegt, das in erster Linie Prioritäten für die Realisierung und Finanzierungsmöglichkeiten benennt. Auch in diesem letzten Schritt der Erarbeitung des VEP werden Onlineforen, Bürgerforen, Sitzungen der Regionalausschüsse und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange stattfinden, um die Ergebnisse und den VEP-Entwurf der Öffentlichkeit und weiteren Akteuren vorzustellen. Der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie wird voraussichtlich Ende Juli 2014 der VEP mit dem Handlungskonzept zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt.

9.3 Die Ziele des VEP

Durch den VEP werden mit dem Zeithorizont 2025 strategische Weichenstellungen für den nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr auf Straße und Schiene, zum Personen- und Gütertransport und für alle Verkehrszwecke vorgenommen.

Der erste inhaltliche Schritt ist die Definition von Zielen, die mit dem VEP erreicht werden sollen. Die Ziele dienen der grundsätzlichen Ausrichtung des VEP, geben also die Leitlinien für die weiteren Schritte vor. Außerdem wird mit Hilfe von Indikatoren der Zielerreichungsgrad und der Wirkungsbeitrag bei der Prüfung von Maßnahmenbündeln ermittelt. Damit kann bewertet werden, wie geeignet die einzelnen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele sind. Außerdem helfen die Ziele bei der Evaluierung der späteren Umsetzung des VEP.

Die Ziele sind zwischen Mai und September 2012 aus der gemeinsamen Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern, den Fraktionen, der Handelskammer, den Verbänden und der Verwaltung entwickelt worden. Hierzu gab es am 7. Juni und am 12. Juli 2012 zwei öffentliche Foren. Die Ziele des VEP wurden daraufhin von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie beschlossen.

Es gibt insgesamt sechs Zielfelder mit jeweils mehreren Unterzielen. Das Zielfeld 6 ist relevant für den Lärmaktionsplan (insbesondere Unterziel 2) und wird folgendermaßen beschrieben:

*Abbildung 3: Zielfeld 6 des VEP Bremen**Zielfeld 6: Die Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch, Gesundheit und Umwelt nachhaltig und spürbar reduzieren*

1. Reduzieren von Kohlendioxid-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen entsprechend der Klima- und Umweltschutzziele
2. Reduzieren von verkehrsbedingtem Lärm
3. Verringern des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke. Verbessern der ökologischen Funktion von Freiflächen an Verkehrswegen (innerstädtische Biotopvernetzung und Lufthygiene). Abbauen der Trennwirkung von Verkehrsstrassen (Straße und Schiene)
4. Verkehrsvermeidung durch Innenentwicklung bei der Stadtentwicklungsplanung, durch Stärken der Stadtteil- und Nahversorgungszentren und durch Nutzungsmischung befördern
5. Verringern der Belastungen für Bewohner/innen in Wohngebieten
6. Bessere Auslastung bestehender Verkehrsmittel und Infrastrukturen

Zusammenfassend kommt die Chancen- und Mängelanalyse des VEP/Zielfeld 6 zum Ergebnis, dass Emissionen und Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs zu Belastungen von Gesundheit und Umwelt führen. Die Einführung von europaweiten Grenzwerten für Luftbelastungen und Vorgaben zur Lärmreduzierung machten bereits Handlungsansätze in den letzten Jahren erforderlich, die zu entsprechenden Maßnahmenpaketen führten (Lärmaktionsplan 2009 und Umweltzone).

Eine erhöhte Problematik tritt besonders im Zuge der Hauptverkehrsstraßen auf, die insbesondere motorisierte Verkehre bündeln. Eine umfassende Straßenraumverträglichkeitsanalyse zeigt, dass diese in der Regel Kfz-geprägt ausgebaut sind und eine überwiegend hohe Trennwirkung aufweisen. Neben der Breite der Fahrbahn spielen hier die bauliche Gestaltung, die Situation des ruhenden Verkehrs sowie die Verkehrsmenge und Geschwindigkeit eine Rolle. Flächeninanspruchnahme durch motorisierten Verkehr bewirkt insbesondere bei Nutzungsüberlagerung und engen Straßenräumen in den Stadtteilzentren Einschränkungen der Nahmobilität. Schneisen durch das Stadtgebiet mit Lärmbelastungen und erheblicher Trennwirkung bilden außerdem Bundesfernstraßen und Schienentrassen, die die Anbindung der Stadtteile durch Tunnelsituationen (Zwangspunkte, Angsträume) erschweren.

Die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs können perspektivisch vor allem durch die Förderung des Umweltverbundes und Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraumes entsprechend der Zielfelder des VEP reduziert werden. So besteht auch die Chance, dass die durch den Straßenverkehr erzeugte Lärmbelastung gemindert wird.

Ergänzend werden Potenziale in der integrierten Sicht von Verkehrsplanung und Stadtentwicklung, der Verschneidung des VEP mit dem Flächennutzungsplan erkannt. Eine verkehrsvermeidende Stadtentwicklung und Innenverdichtung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, sowie eine Stärkung der Stadtteil- und Nahversorgungszentren vor allem im Hinblick auf Nahmobilitätsqualitäten ist dementsprechend zu verfolgen. Beispielhaft kann dafür das Baulückenprogramm oder die Entwicklung des Neuen Hulsberg-Quartiers auf dem Konversionsgelände des Klinikums Mitte mit einem anspruchsvollen Mobilitätskonzept angeführt werden. Entsprechende Potenziale konnten aber auch noch nicht bei allen

Entwicklungsprojekten wie beispielsweise auf dem Stadtwerder oder in der Überseestadt in Bezug auf den Umweltverbund und Nahmobilitätsqualitäten optimal genutzt werden.

Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses im Straßennetz durch die Beseitigung der in Bremen an einzelnen Knotenpunkten oder Streckenabschnitten auftretenden Störungen kann zur Verringerung der Verkehrsbeeinträchtigungen beitragen. Zur Reduzierung der Beeinträchtigung der Bevölkerung können auch Ansätze zur Bündelung des Verkehrs auf dafür geeigneten Straßen - wie dies mit dem Lkw-Führungsnetz Bremen bereits geschieht - beitragen und sollen daher in die weiteren Planungen einbezogen werden.

9.4 Maßnahmen und Szenarien im VEP

Die Entwicklung von Szenarien erfolgt aus zwei wesentlichen Gründen:

- um die Bandbreite der möglichen zukünftigen Verkehrsentwicklung und die Wirkungen von Maßnahmenbündeln abzubilden und
- um die beschlossenen Ziele durch geeignete Maßnahmen möglichst effektiv und konsensual zu erreichen.

In Testszenarien werden für das Prognosejahr 2025 die für die Verkehrsentwicklung entscheidenden Rahmenbedingungen variiert durch

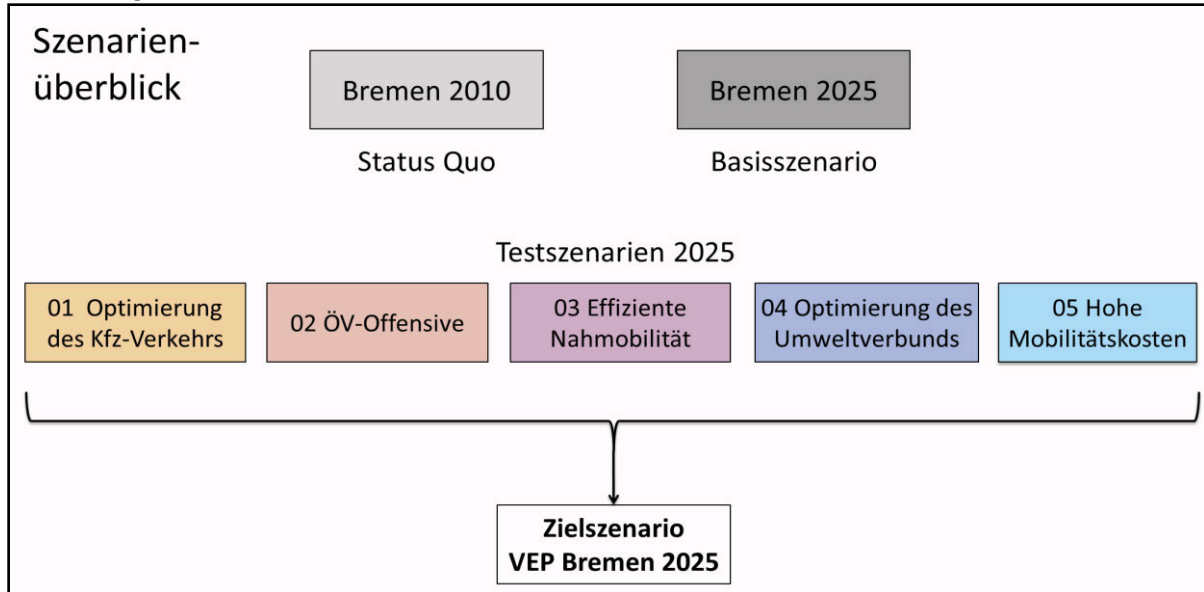
- unterschiedliche Maßnahmenschwerpunkte und
- unterschiedliche Variation der Einflussfaktoren Verkehrsmittelwahl, Zielwahl und Routenwahl.

Es wurden fünf Testszenarien gebildet, in denen unterschiedliche Maßnahmenbündel zusammengefasst werden. Die Maßnahmenbündel charakterisieren jedes Testszenario mit einer Ausrichtung in unterschiedlichen Schwerpunkten mit entsprechender Wirkung auf das künftige Verkehrsgeschehen in Bremen mit dem Prognosehorizont 2025.

Die Ergebnisse werden unter dem Aspekt des Zielerreichungsgrads bewertet und anschließend in einem Zielszenario als Weg hin zum VEP-Entwurf zusammengefasst.

Die Phase der Szenarientwicklung ist abgeschlossen. Im August/September 2013 wurde mit entsprechenden Vorschlägen die entsprechende Staffel der Beteiligungsformate Bürgerforen, Regionalausschüsse der Beiräte, TÖB und Internetforum durchgeführt (siehe Abbildung 2) und am 28.11.2013 der die Phase abschließende Deputationsbeschluss gefasst (Vorlage-Nr. 18/314 (S)).

Abbildung 4: Die Szenarien des VEP Bremen

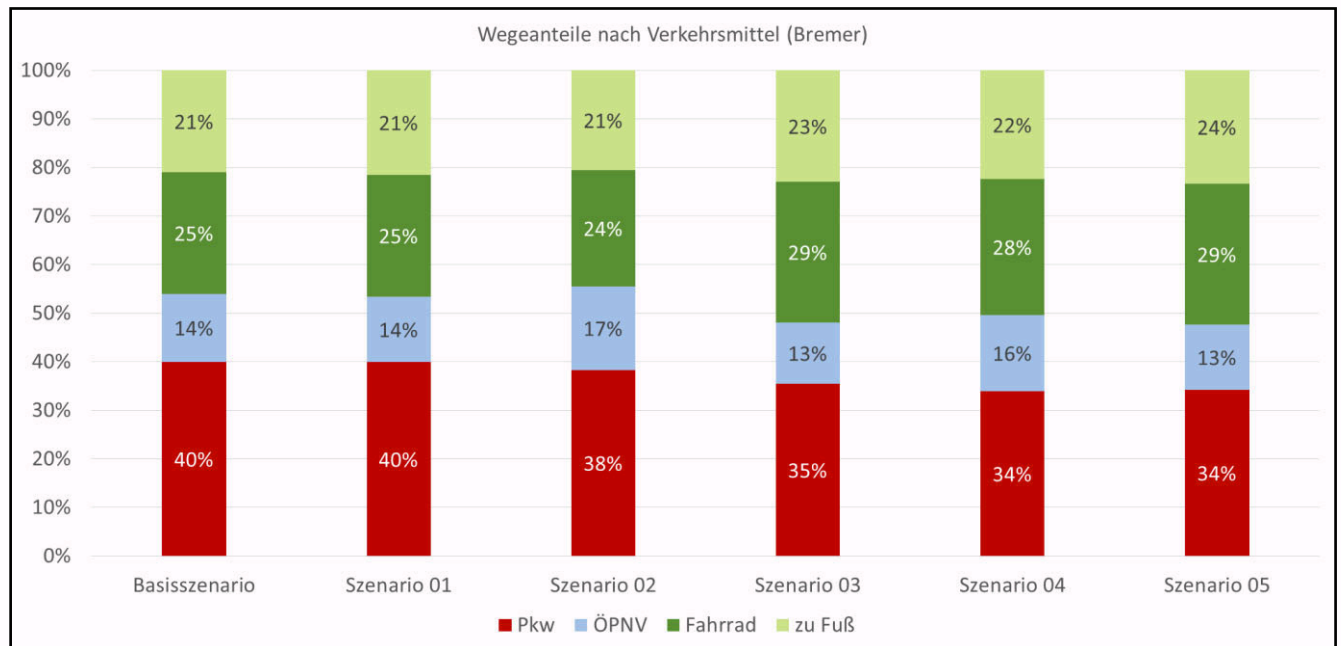


Grundlage der Testszenarien ist ein Basisszenario 2025, das

- auf der aktuellen Bevölkerungsprognose basiert,
- absehbare siedlungsstrukturelle Entwicklungen berücksichtigt und
- die bereits beschlossenen und nach derzeitigem Stand bis 2025 realisierten Maßnahmen enthält, z.B.:
 - Vollendung des Ringschlusses der A281 (Bauabschnitte 2.2 und 3.2 4/Weserquerung),
 - die Inbetriebnahme der vollständigen B212n,
 - den fahrradfreundlichen Umbau diverser Knotenpunkte und
 - die Verlängerungen der Straßenbahnlinien 1 (Mittelshuchting), 4 (Lilienthal), 8 (Stuhr/Weyhe) sowie die Querverbindung Stresemannstraße/Steubenstraße

Alle fünf Testszenarien beinhalten mit den Maßnahmebündeln jeweils gezielt Schwerpunkte der möglichen Gestaltung des Verkehrssystems. Der Vergleich der verkehrlichen Bewertungsergebnisse der Testszenarien spiegelt sich gut im Modal-split, also der Wahl der Verkehrsmittel für die zurückzulegenden Wege der Bremer Bevölkerung, wieder (siehe Abbildung 5). Bezugsgröße für den Vergleich der Testszenarien ist das Basisszenario 2025.

Abbildung 5: Modal-Split-Abschätzung der Bremer Bevölkerung/Vergleich zum Basisszenario²⁰



Im Rahmen der Testszenarien 03 (Effiziente Nahmobilität) und 04 (Optimierung des Umweltverbundes) des VEP wurde eine Ausweitung der heute schon bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h vor dem Hintergrund folgender Ziele im Straßennetz geprüft:

- Verkehrssicherheit steht als Ziel des VEP im Vordergrund
 - o Anstreben Vision Zero (keine Verkehrstoten)
 - o Fördern der Unversehrtheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel und -einrichtungen
- Weitere grundlegende Kriterien sind im VEP:
 - o Städtebauliche Aspekte
 - o Führung des Radverkehrs
 - o Funktion der Straße im Netzzusammenhang
 - o Erhaltungszustand der Straße

Im Testszenario 03 (Effiziente Nahmobilität) ist als wesentliche Maßnahme zur Lärminderung eine weitreichende Tempo-30-Regelung für den Kfz-Verkehr eingestellt. Hier werden nicht nur Straßen des nachgeordneten Netzes mit Tempo-30-Beschränkungen belegt, sondern - bis auf wenige Routen - auch die des Hauptstraßennetzes.

Die Bewertung zeigt, dass eine flächendeckende Tempo-30-Regelung nicht zielführend ist. Die Bündelungswirkung der Hauptstraßen zur Entlastung des nachgeordneten Netzes wird

²⁰ IVV, Aachen 2014; Bremerinnen und Bremer; ohne weiten ausgreifenden Fernverkehr, ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte.

quasi aufgehoben. Darüber hinaus ist vielfach der ÖPNV betroffen, der durch eine solche Maßnahme - mit Ausnahme der Straßenbahnstrecken auf eigenem Bahnkörper – insgesamt langsamer wird. Dadurch steigt der Betriebsaufwand und gleichzeitig sinkt die Attraktivität des ÖPNV durch die verminderte Reisegeschwindigkeit. Die Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten mit dem Individualverkehr und dem ÖPNV verschlechtert sich.

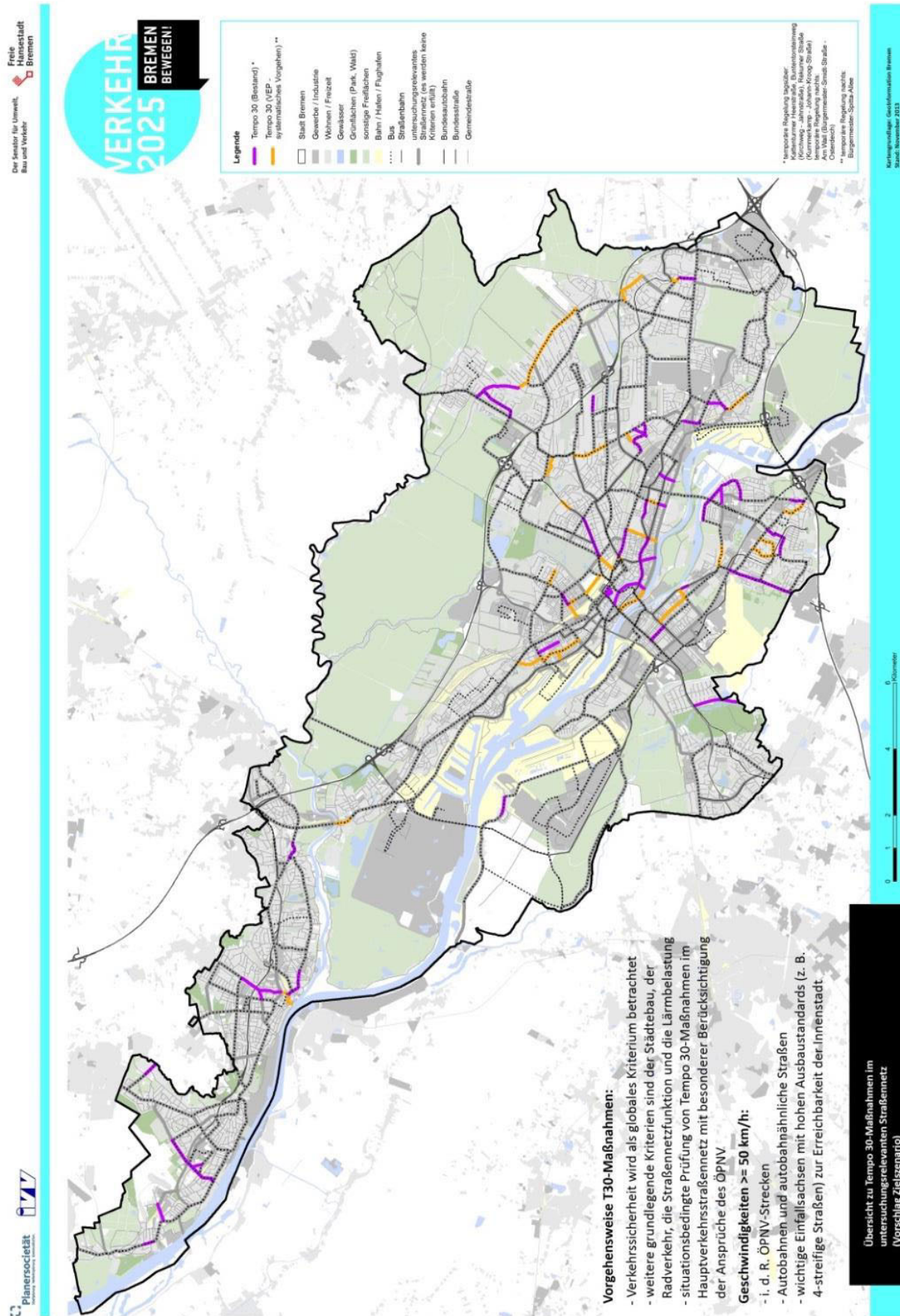
Im Testszenario 04 (Optimierung des Umweltverbundes) ist ebenfalls eine Tempo-30-Regelung untersucht worden. Hier gilt im Gegensatz zu Szenario 03 die Beschränkung nur für solche Straßen/-abschnitte, die möglichst wenig den ÖPNV oder das Lkw-Führungsnetz betreffen. Die Bündelungsfunktion des Hauptstraßennetzes bleibt weitgehend erhalten. Dieser Umfang von Tempo-30-Beschränkungen wurde mit einigen Anpassungen für das Zielszenario des VEP empfohlen.

Ausgeschlossen wurden:

- Strecken mit ÖPNV-Linien
- Netzelemente mit Geschwindigkeiten > 50 km/h
- Autobahnen und autobahnähnliche Straßen
- Wichtige Einfallsachsen mit hohen Ausbaustandards (z. B. 4-streifige Straßen), um die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherzustellen
- Strecken des Lkw-Führungsnetzes.

Die umfassende Darstellung der Ergebnisse der Bewertung der Maßnahmen und der Testszenarien 03 und 04 mit den dort eingestellten Tempo-30-Maßnahmenbündeln geht aus dem VEP-Zwischenbericht zu Maßnahmen für das Zielszenario hervor.

Abbildung 6: Übersicht über die für das Zielszenario des VEP vorgeschlagenen, zusätzlichen Tempo-30-Beschränkungen im Straßennetz



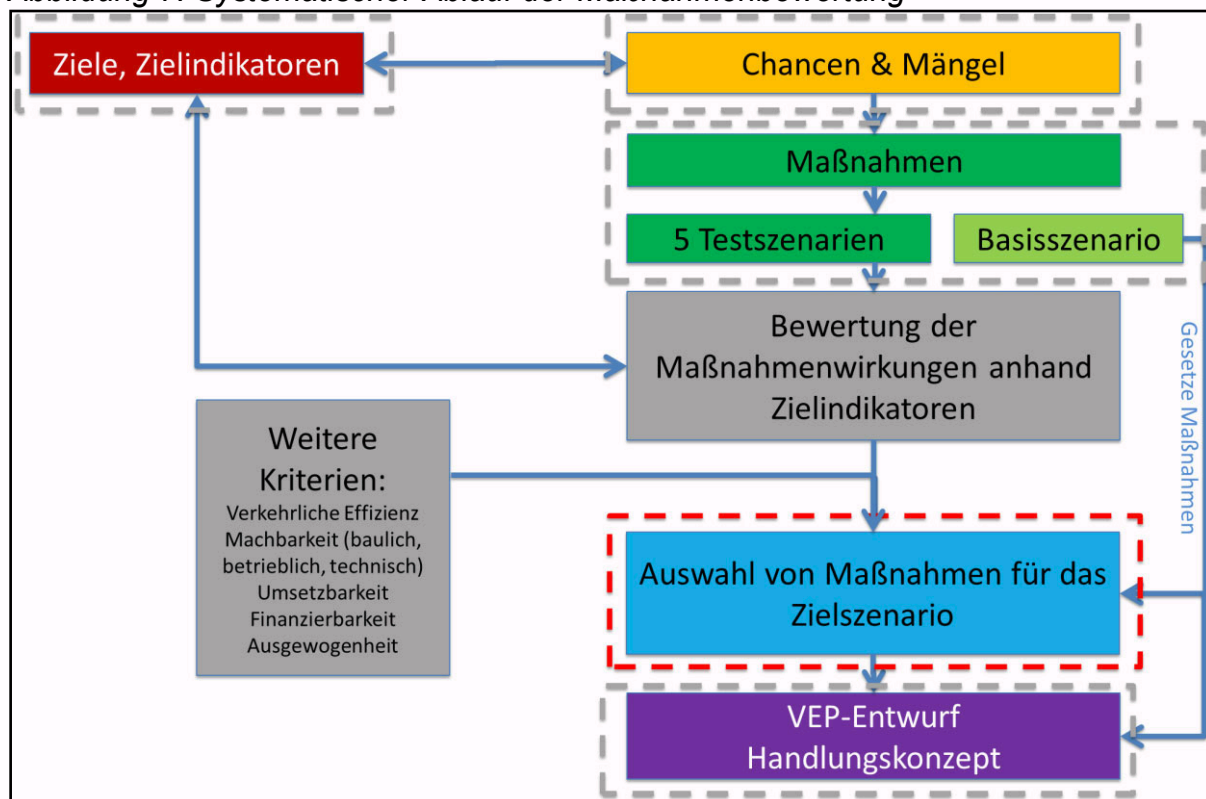
In die Bewertung des Zielszenarios wird dieser Ansatz zu Tempo-30-Beschränkungen einfließen. Diese Phase findet ihren Abschluss im Juni 2014. Als letzter Schritt wird das Handlungskonzept des VEP erarbeitet und in die abschließende Beteiligungsphase gegeben.

9.5 Bewertung der Testszenarien

Die entwickelten Testszenarien wurden untersucht, um deren jeweilige Wirkungen zu identifizieren und daraus Möglichkeiten zur Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsangebotes abzuleiten. Damit wurde auch aufgezeigt, welche Kosten mit verschiedenen verkehrsplanerischen Maßnahmen verbunden sind und ob mit den Maßnahmen die beschlossenen Ziele des VEP erreicht werden können. Die Szenarienmethodik ist ein in der Verkehrsentwicklungsplanung bewährtes Instrument, um die Wirksamkeit von Konzepten und die daraus ableitbaren Konsequenzen und Handlungsstrategien abzuschätzen.

Sie beschreiben keine Umsetzungsstrategien, d. h. sie bilden nicht die endgültigen Maßnahmenbündel des VEP ab. Im Interesse eines überzeugenden und nachvollziehbaren Prozesses zur Auswahl geeigneter Maßnahmen für das Zielszenario und das Handlungskonzept sowie im Interesse der im nächsten Schritt zu erarbeitenden Handlungsprioritäten wurde ein systematischer Bewertungsansatz entwickelt, in dem die Wirkungsermittlung auf zwei Ebenen erfolgt: In Form der Testszenarien wurden die Wirkungen von Maßnahmenbündeln untersucht und auf der Maßnahmenebene wurden die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen untersucht und anschließend einzeln bewertet. Die Abbildung 7 zeigt den systematischen Ablauf:

Abbildung 7: Systematischer Ablauf der Maßnahmenbewertung



Zunächst wurden die Testszenarien mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet und Kenngrößen ermittelt. Im Vergleich mit dem Basisszenario konnten so Wirkungen erkannt und quantifiziert werden. Die Wirkungen der Testszenarien wurden außerdem im Hinblick auf die Ziele des VEP qualitativ bewertet.

Um die jeweiligen Unterschiede der Testszenarien zu identifizieren, bedurfte es zunächst einer quantitativ-vergleichenden Anschauung der Berechnungsergebnisse. Anschließend erfolgte eine qualitative Bewertung der Testszenarien anhand von Zielindikatoren, welche aus den – zu Beginn des VEP-Prozesses festgelegten – sechs Zielfeldern mit insgesamt 42 Unterzielen abgeleitet sind. Durch die Zusammenführung vergleichbarer Unterziele wurden für die Bewertung 16 Wirkungsindikatoren entwickelt und damit eine Rückkopplung der Bewertung zu den definierten Zielen des VEP Bremen 2025 sichergestellt.

Der quantitative Vergleich der Testszenarien untereinander und mit dem Basisszenario erfolgte mit Hilfe des Bremer Verkehrsmodells und den für die Prognose 2025 ermittelten Kennwerten aus den Bereichen:

- Modal-Split / Verkehrsmittelanteile
- Verkehrsnachfrage im Personenverkehr
- Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr
- Fahrleistung und Verweildauer im Straßennetz
- CO₂-Ausstoß des Kfz- und Lkw-Verkehrs
- Fahrleistung und Verweildauer im öffentlichen Liniennetz

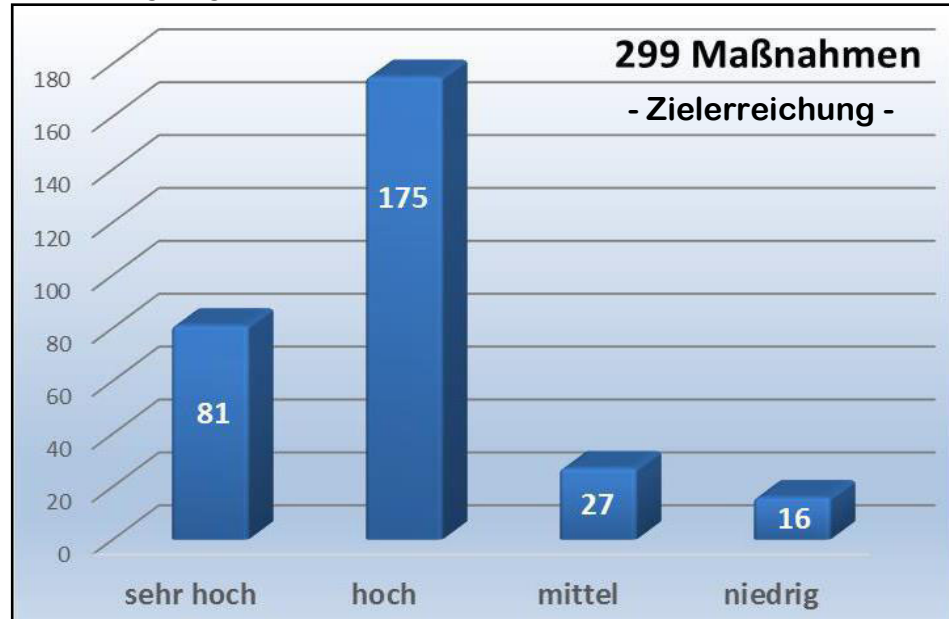
Dazu wurden jeweils die Daten der fünf Testszenarien den Daten des Basisszenarios direkt gegenübergestellt.

Mit der geschilderten Bewertung der Testszenarien erfolgte eine ausführliche Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmenbündel. Neben fundierten rechnerischen Ergebnissen mit Hilfe des Verkehrsmodells – z. B. zu Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl – gibt die Bewertung anhand der Zielindikatoren die Möglichkeit, Stärken wie auch Schwächen der Testszenarien im Kontext des für den VEP abgestimmten Zielsystems zu identifizieren.

Durch die unterschiedliche Schwerpunktsetzung der Szenarien sind erkennbare Differenzen in den Ergebnissen, wenn auch in unterschiedlich stark ausgeprägter Form, deutlich geworden. So zeigt z. B. der Modal-Split im Testszenario 02 eine verstärkte Nutzung von Bus und Bahn, während die Modellberechnung des Testszenarios 03 eine Verschiebung im Modal-Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs aufzeigt. Analog ist dieser Zusammenhang auch für den jeweiligen Zielerreichungsgrad der qualitativen Bewertung zu erkennen. Angesichts der bewusst gewählten Stärken und Schwächen der Testszenarien ist es auf dem Weg zum Zielszenario erforderlich, eine unter dem Aspekt der effizienten Zielerreichung sinnvolle Kombination von Maßnahmen aus den unterschiedlichen Testszenarien für das Zielszenario zu wählen, welches als Grundlage für das Handlungskonzept und letztlich für den Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans dient. Hierfür wird die Methode der Einzelmaßnahmenbewertung herangezogen und deren Ergebnisse dargestellt.

Bewertungsgegenstand waren ursprünglich knapp 330 Maßnahmen, bei denen sich aber einige Überschneidungen zum Basisszenario sowie zwischen den beiden Maßnahmenfeldern Kfz-Verkehr und Wirtschaftsverkehr ergaben, so dass insgesamt 299 Einzel-Maßnahmen in die beschriebene Maßnahmenbewertung einbezogen wurden. Das Bewertungsergebnis für diese Maßnahmen zeigt die Abbildung 8.

Abbildung 8: Bewertungsergebnis für 299 Maßnahmen im VEP

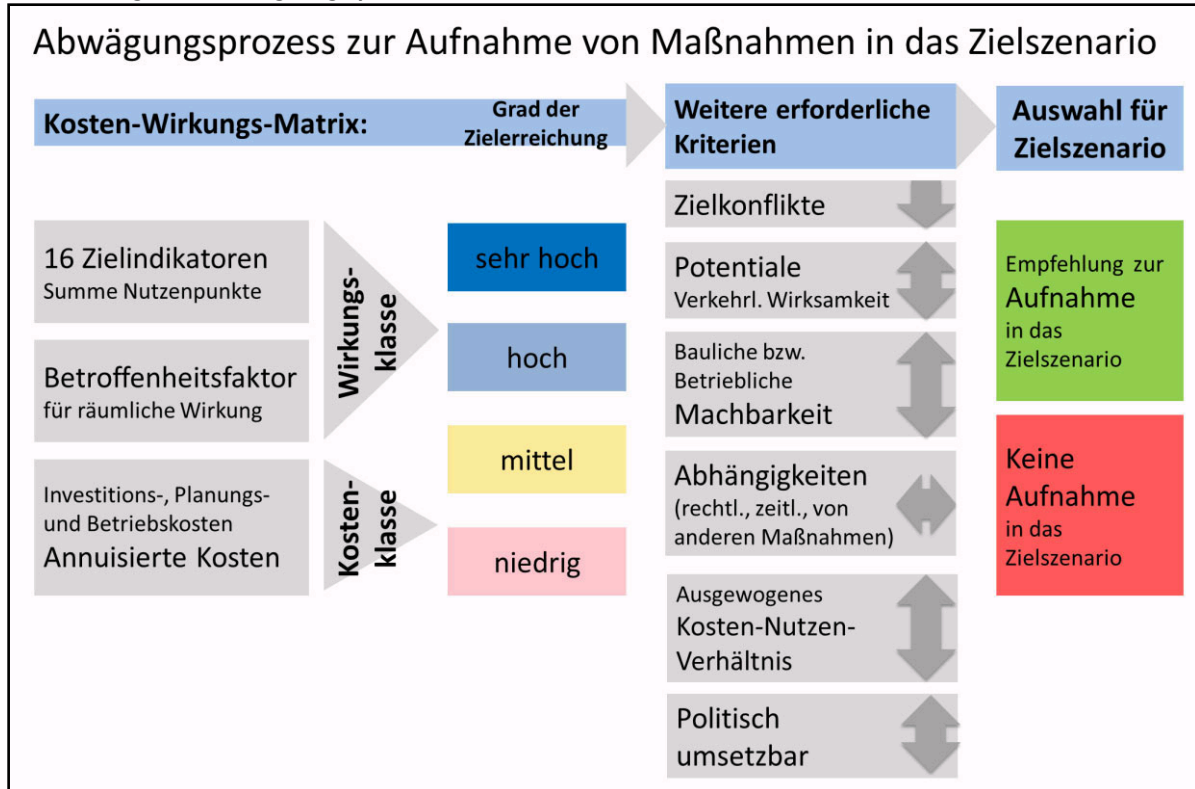


Danach ist die Zielerreichung – bezogen auf die 16 Bewertungsindikatoren – bei 81 Maßnahmen (27 %) sehr hoch, bei 175 Maßnahmen (59 %) hoch, bei 27 Maßnahmen (9 %) mittel und bei 16 Maßnahmen (5 %) niedrig eingestuft. Die insgesamt sehr geringe Anzahl Maßnahmen mit niedrigem Zielerreichungsgrad (16 von insgesamt 299) erklärt sich dadurch, dass sich bereits die Maßnahmenentwicklung stark an den Zielfeldern des VEP und ihren Unterzielen orientiert hat. Die Maßnahme „Situationsangepasst mehr Tempo 30“ im Kapitel Verkehrssicherheit hat eine hohe Zielerreichung und wird in das Zielszenario aufgenommen.

9.6 Zielszenario

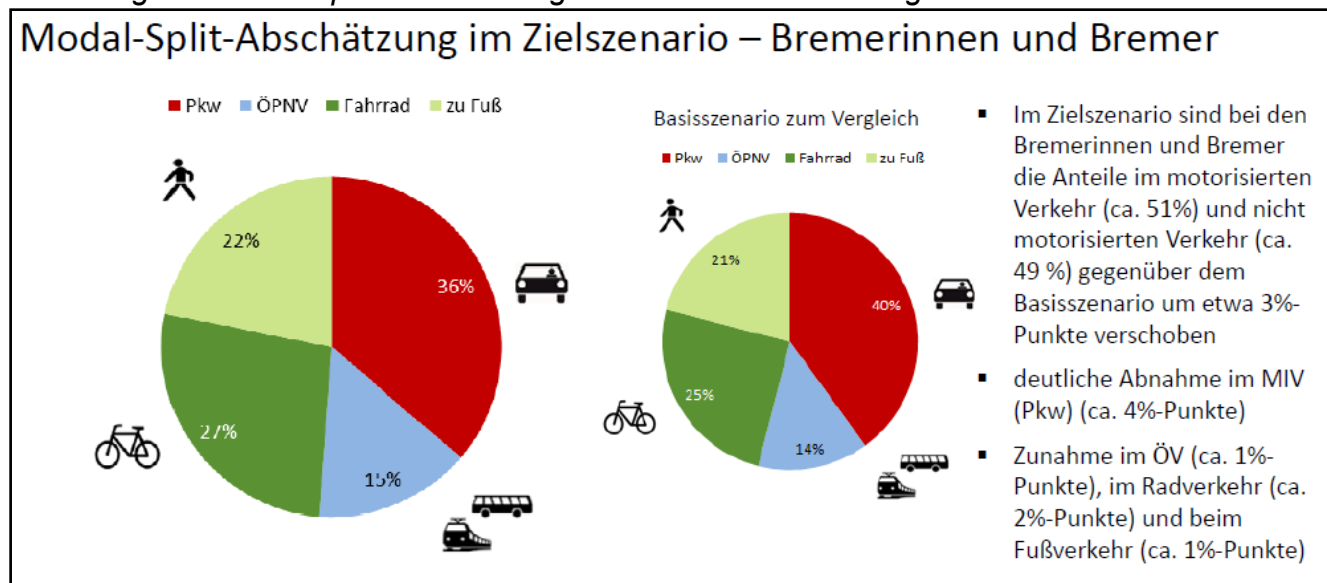
Auf Grundlage der Ergebnisse des geschilderten Bewertungsverfahrens erfolgte die Auswahl einer Kombination von Maßnahmen für das Zielszenario, das die Ziele des VEP möglichst optimal erfüllt. Der Wirkungsgrad des Zielszenarios wird in einem weiteren Bewertungsschritt mittels Modellberechnung und Prüfung anhand der Zielindikatoren ebenfalls quantitativ und qualitativ ermittelt. Das Zielszenario bildet damit noch keine Umsetzungsstrategie im Kontext finanzieller und zeitlicher Spielräume ab, sondern spiegelt vielmehr die konkrete Kombination von wirkungsvollen und umsetzbaren Maßnahmen wider, die dem zukünftigen Handlungskonzept zugrunde liegt. Die Abbildung 9 zeigt den Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario.

Abbildung 9: Abwägungsprozess zur Aufnahme von Maßnahmen in das Zielszenario



Im Rahmen des Bewertungsprozesses wurden insgesamt knapp 300 Maßnahmen für die Stadt Bremen untersucht. Der gutachterliche Maßnahmenvorschlag für das Zielszenario umfasst rund 160 Einzelmaßnahmen aus allen im Vorfeld untersuchten Testszenarien. Etwa die Hälfte der vorgeschlagenen Maßnahmen wirkt gesamtstädtisch (z. B. in Form von Programmen), die andere Hälfte entfaltet stadtteilübergreifende oder lokale Wirkung. Rund 140 Maßnahmen werden nicht zur Aufnahme in das Zielszenario empfohlen.

Zwischenzeitlich wurde auch die Bewertung des Zielszenarios mit Hilfe des Verkehrsmodells berechnet, um – entsprechend der Bewertung der Testszenarien – die zu erwartenden Wirkungen zu ermitteln. Die Abbildung 10 zeigt die Wirkung des Zielszenarios über alle dort eingestellten Maßnahmen anhand des Modal-Splits der Bremer Bevölkerung im Vergleich zum Basisszenario.

Abbildung 10: Modal-Split-Abschätzung der Bremer Bevölkerung im Zielszenario²¹

9.7 Ausblick

Die Auswahl der Maßnahmen für das Zielszenario ist in der Summe über 2025 hinaus unterfinanziert. Aus dem Zielszenario wird daher anschließend ein Handlungskonzept abgeleitet. Dieses soll, abhängig von ebenfalls noch aufzuzeigenden, unterschiedlichen Finanzierungsrahmenbedingungen eine umsetzungsrelevante Prioritätenreihung der empfohlenen Maßnahmen darstellen. Das Handlungskonzept wird im Frühsommer in der 4. Beteiligungsrunde mit den Akteuren und der Öffentlichkeit diskutiert.

Die Beschlussfassung zum Handlungskonzept des VEP ist im Rahmen einer Sondersitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie für Ende Juli 2014 vorgesehen.

10. Straßenverkehr

10.1 Sachstand

Innerhalb des Ballungsraums der Stadt Bremen fielen 75 Straßen mit einer Gesamtlänge von rund 142 km unter die von der Umgebungslärmrichtlinie in der ersten Stufe der Lärmkartierung vorgegebene Kategorie Hauptverkehrsstraße mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Davon wurden aufgrund der Zahl der betroffenen Anwohner Straßenabschnitte in einer Gesamtlänge von rund 112 km als besonders lärmbelastet eingestuft (Hauptverkehrsstraßennetz). Bei der Lärmkartierung wurden in der ersten und zweiten Stufe 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).

Im Abschlussbericht zur Lärmkartierung (überarbeitete Fassung vom 19. April 2013) ist die Zahl der Personen, die im Gesamtstraßennetz nachts von mehr als 60 dB(A) betroffen sind, mit 3.800 angegeben. Über den Gesamttag (24 Stunden) sind 4.300 Anwohner/-nnen von Lärmpegeln >70 dB(A) im Gesamtstraßennetz betroffen. Für die Aktionsplanung sind im

²¹ IVV, Aachen 2014; Bremerinnen und Bremer; ohne weiten ausgreifenden Fernverkehr, ohne Durchgangsverkehr; gerundete Werte.

Gesamtstraßennetz bei einem Pegel nachts >55 dB(A) 25.600 Anwohner/-innen zu berücksichtigen bzw. für den Gesamttag bei >65 dB(A) 24.400.

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 im Jahre 2005 als Hauptverkehrsstraßen definiert und an die EU gemeldet worden waren.

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

Dabei werden Straßen und Straßenabschnitte, in denen mehr als 40 Betroffene wohnen, vorrangig behandelt. Einer weitergehenden Bewertung auf Umsetzbarkeit werden diejenigen Maßnahmen unterzogen, bei denen eine Minderung um mehr als 2 dB(A) erreicht werden kann. Für die übrigen verbleibenden Straßenabschnitte, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden derzeit keine Maßnahmen erwogen.

Die Qualität des Verkehrsflusses wird von den Berechnungsvorschriften gemäß der Umgebungslärmrichtlinie nicht erfasst, stellt aber hinsichtlich der Schadstoff- und Lärmbelastung eine wichtige Größe dar. Daher kommt der Einrichtung der „Grünen Welle“ eine ebenso wichtige Bedeutung zu wie dem Erhalt des Verkehrsflusses. Intelligentes Verkehrsmanagement und Parkleitsystem tragen hierzu bei. Eine Berechnung der Maßnahmen nach der RLS-90, die für straßenverkehrliche Anordnungen als Rechtsgrundlage dient, soll diese Faktoren berücksichtigen und als zusätzlicher Bewertungsmaßstab dienen.

10.2 Bisherige und laufende Maßnahmen

Maßnahmen auf Bundesfernstraßen

Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf den Autobahnen in Bremen ist seit April 2008 dauerhaft umgesetzt. Diese Maßnahme erfolgte aufgrund der verhältnismäßig hohen Zahl von rund 1000 Betroffenen, die nachts einem Lärmpegel von mehr als 60 dB ausgesetzt waren.

Aufgrund der Verkehrsfreigabe der A281 mit den Bauabschnitten 2.1 und 3.1 zwischen der Neuenlander Straße und der Stromer Landstraße/Merkurstraße (GVZ), parallel zum Straßenzug Neuenlander Straße/Carl-Francke-Straße/Senator-Apelt-Straße, wurden deutliche Entlastungen erreicht. Die Verkehrszahlen konnten dort etwa auf ein Viertel gesenkt werden, was eine Lärmentlastung um rund 6 dB(A) bedeutet.

In einigen Teilabschnitten, insbesondere der Auf- und Abfahrten der A281 und dem provisorischen Anschluss an die Neuenlander Straße/Georg-Wulf-Straße kommt es unvermeidbar zu temporären Mehrbelastungen, die im Rahmen der gesetzlichen Regelungen kompensiert werden. Nach Realisierung des Bauabschnittes 2.2 der A281 entfällt dieser Effekt aber wieder.

Insgesamt hat sich die Zahl der Menschen, die einem Lärmpegel von mehr als 55 dB(A) nachts ausgesetzt sind, an der Neuenlander Straße von 1.052 auf 582 verringert.

In Blumenthal/Farge konnte durch den Netzschluss der B74 zwischen der A270/Kreinsloger und Farger Straße eine Entlastung der Dillener Straße/Rönnebecker Straße erreicht werden.

In der Kattenturmer Heerstraße, im Kattenescher Weg, in der Kirchhuchtinger Landstraße, in der Schlegstraße und im Brüggeweg besteht laut Lkw-Führungsnetz ein Nachtfahrverbot für Fahrzeuge mit mehr als 7 t zulässigem Gesamtgewicht. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wurde in der Kattenturmer Heerstraße 2012 realisiert. Mit entsprechenden Lichtsignal-Schaltungen wird dem geminderten Geschwindigkeitsniveau Rechnung getragen und der Verkehrsfluss harmonisiert. Es konnte durch diese Maßnahmen eine Reduzierung von bis zu 4 dB(A) erreicht werden.

Lärmschutzmaßnahmen

Bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen haben aktive Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (Fenster). Passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden wurden und werden überall dort umgesetzt, wo mit Hilfe von aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Auslöse- oder Grenzwerte nicht eingehalten werden können oder wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis, z. B. aufgrund zu weniger Betroffener, zu groß ist. In Bremen gibt es – hauptsächlich an Bundesfernstraßen – Lärmschutzwände und -wälle mit einer Gesamtlänge von mehr als 70 km.

Gemäß der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) gelten für Wohngebiete folgende Immissionsgrenzwerte nur bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Straßen: 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts. Darüber hinaus gelten die Lärmsanierungsgrenzwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Diese Sanierungswerte wurden durch das Bundeshaushaltsgesetz im Jahre 2010 für die Bundesfernstraßen um 3 dB abgesenkt, die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) wurden entsprechend angepasst, so dass Sanierungsmaßnahmen ab 67 dB(A) tags oder 57 dB(A) nachts vom Bund durchgeführt werden können.

Ein Rechtsanspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV besteht dem Grunde nach z.B. an folgenden Straßen:

- in Teilbereichen der Autobahnen auf Bremer Gebiet und
- in Teilbereichen der B75 (Oldenburger Straße) und B6.

Die A 270 wird derzeit in Gänze hinsichtlich der Einhaltung der Bemessungswerte für Lärmsanierung überprüft. Für den Bereich von der A 27 bis zur Straße „Auf dem Krümpel“ liegen die Ergebnisse zur Auswertung vor. Der zweite Abschnitt von der Straße „Auf dem Krümpel“ bis zum Beginn B74 erfolgt ab Frühjahr 2014.

Passive Lärmschutzmaßnahmen werden im Rahmen der Lärmvorsorge zu 100% durch den Straßenbaulastträger (hier der Bund) und im Rahmen der Lärmsanierung zu 75% durch den Bund und zu 25% durch die/den private/n Antragsteller/-in getragen. Zuständig ist das Amt für Straßen und Verkehr. Für die notwendige Überprüfung des Anspruchs – wozu auch eine Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Gebäudezustands (Fenster, sowie Außen- und Umfassungsbauteile) gehört – muss dort ein formloser Antrag gestellt werden.

Mit Datum vom 07. Mai 2009 wurde ein zeitlich befristetes, freiwilliges Förderprogramm von der Stadtgemeinde Bremen als Ergänzung der bestehenden gesetzlichen Bundesregelungen für Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden aufgelegt. Förderfähig waren Wohnungen und

Häuser in solchen Straßen oder Straßenabschnitten, bei denen eine Überschreitung der Lärmpegel von 70 dB(A) ganztags (24h) und 60 dB(A) nachts auf Basis der Lärmkartierung der Umgebungslärmrichtlinie vorlag und keine anderweitige Förderung aus Lärmschutzgründen in Anspruch genommen werden konnte. Im Jahre 2014 erfolgt eine Neuauflage dieses bewährten Förderprogramms, wobei die Auslöseschwellen auf 65 dB(A) über 24 Stunden bzw. 55 dB(A) nachts abgesenkt wurden. Die Förderrichtlinie befindet sich im Anhang 3.

Verbesserung der Fahrbahnoberfläche

In Bremen wird bereits seit dem Jahr 2003 bei allen Straßenneubauten und -sanierungen, sofern Asphalt als Fahrbahnoberfläche vorgesehen ist, für die oberste Schicht, die Deckschicht, ein Asphalt verwendet, der aufgrund seiner Struktur sowohl dauerhaft als auch lärmarm ist (Splittmastixasphalt mit einem Größtkorndurchmesser von 8 mm). Damit wurden in Bremen bereits sehr frühzeitig lärmarme Asphaltdeckschichten eingesetzt.

Für die Grundsaniierungen der Autobahnen wird als Fahrbahnbelag Waschbeton verwendet, wodurch eine Lärminderung um bis zu 2 dB(A) gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelägen erzielt werden kann.

Bei der Sanierung von Straßen, insbesondere im Zusammenhang mit notwendigen Baumaßnahmen zur Sanierung von Mischwasserkanälen, wird darauf geachtet, dass bei offener Bauweise die Fahrbahnbeläge in Asphaltbauweise wieder hergestellt werden, so dass langfristig das Großpflaster ersetzt wird, sofern es nicht aus Gründen des Denkmalschutzes oder aus besonderen städtebaulichen bzw. stadtgestalterischen Gründen erhalten bleiben soll. Mit der Sanierung alter Straßenbeläge wird eine lärmindernde Wirkung erzielt, was insbesondere beim Ersatz von Natursteinpflaster durch eine Asphaltdecke den größten Effekt hat.

Des Weiteren werden laufend im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen so genannte „Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise“ (DSK) auf schadhafte Streckenzügen (z.B. bei Rissen in der Fahrbahndecke, Versackungen, Schlaglöchern) aufgebracht, um eine Ausweitung der Schäden, die etwa bei Frost drohen, weitgehend zu verhindern. Diese Maßnahmen können sich je nach Situation entsprechend lärmindernd auswirken. Im Jahr 2013 wurde die Fahrbahnoberfläche bei 20 Straßen auf Teilstücken >200m saniert. Insgesamt handelt es sich um eine Streckenlänge von 7200 m. Auf folgenden besonders lärmbelasteten Straßenabschnitten wurde DSK aufgebracht:

Tabelle 5: Besonders lärmbelastete Straßenabschnitte mit DSK

Straßenbezeichnung	Streckenlänge [m]
An der Schüttenriehe	350
Außer der Schleifmühle	230
Brabantstraße	220
Norderneystr	250
Rembertiring	200

Außerdem wurde DSK auf folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten aufgebracht: Alte Straße, August-Bebel-Allee, Bahnstraße, Burgdammer Kirchweg, Burgdammer Straße,

Colshornstraße, Getekamp, Hechelstraße, Heinrich-Seekamp-Straße, Hudemühler Straße, Schragestraße, Sonneberger Straße, Stolzenauer Straße, Wasserweg und Wigmodistraße.

In den Jahren 2012 und 2013 wurden Fahrbahnoberflächen in einer Gesamtlänge von rund 22 km entsprechend instand gesetzt. In den Vorjahren sind jeweils in ähnlicher Größenordnung Instandsetzungsarbeiten durchgeführt worden, so dass pro Jahr auf einer Länge von ca. 11 km entsprechende Arbeiten durchgeführt wurden. Insgesamt wurden in den letzten 5 Jahren ca. 3 Mio. Euro für diese Arbeiten investiert.

Einige Maßnahmen ergeben sich auch im Zusammenhang mit der Erneuerung von Straßenbahngleisen. So hat die Fahrbahn in der Hartwigstraße auf einer Länge von circa 650 Metern eine Asphaltoberfläche erhalten, was zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen und einer besseren Benutzbarkeit für den Radverkehr beiträgt. Das zuvor vorhandene Natursteinpflaster wurde in den Parkstreifen wiederverwendet. So konnte der ursprüngliche Charakter der Straße erhalten werden.

Lkw-Führungsnetz und Verkehrsmanagement

Das Lkw-Führungsnetz wurde im Jahre 1996 eingeführt und hat sich - auch zusammen mit der Verkehrsmanagementzentrale - als Steuerungsinstrument bewährt. Im überarbeiteten Lkw-Führungsnetz wurde 2006 der Innenstadtbereich als „Grüne Zone“ ausgewiesen. Damit soll Durchgangsverkehr von Lkw weitgehend ausgeschlossen werden.

Parallel zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) wird derzeit das Lkw-Führungsnetz aktualisiert. Die oben geschilderten Inbetriebnahmen der Bauabschnitte 2.1 und 3.1 der A281 sowie der Netzschluss der B74 zwischen A270/Kreinsloger und Farger Straße machen dies erforderlich, da sich die Verkehrsströme in den Bereichen Neustadt, Woltmershausen und Blumenthal durch deutliche Entlastungen im städtischen Straßennetz verändert haben und das blaue Netz im Lkw-Führungsnetz angepasst werden muss.

Mit der geplanten Schließung des Autobahnringes um Bremen (Weiterbau der A281 mit den Bauabschnitten 2.2, 3.2 und 4) und der Realisierung der B212n wird es weitere Veränderungen geben, so dass das Lkw-Führungsnetz zu einem späteren Zeitpunkt erneut überarbeitet wird.

Weitere Veränderungen werden sich, wie in Kapitel 9 beschrieben, aus den Maßnahmen und dem zu entwickelnden Zielszenario des VEP ergeben, wobei das Ziel besteht, mindestens den Status Quo für den reibungsarmen Wirtschaftsverkehr auf dem LKW-Führungsnetz zu erhalten und die Belastungen für den Bürger durch die Bündelungswirkung insgesamt so gering wie möglich zu halten.

Mit der Verkehrsmanagementzentrale wird der Verkehr gesteuert, um bei Störungen Überlastungen zu vermeiden. Um ein genaues Bild der Verkehrslage zu erhalten, sind inzwischen rund 300 Erfassungsgeräte installiert.

Verbesserung des Verkehrsflusses

Zur Verbesserung des Verkehrsflusses im innerstädtischen Bereich wurde seit Ende des Jahres 2006 die 2. Stufe des Projektes „Grüne Welle“ durchgeführt und zwischenzeitlich abgeschlossen. Die hierfür am Verkehrsrechner erforderlichen Änderungen sind erfolgt.

Auf folgenden Streckenabschnitten sind alle Lichtsignalanlagen zwischenzeitig auf den neusten Stand der Steuerungstechnik umgerüstet und mit entsprechenden neuen Verkehrserfassungssystemen ausgestattet:

- Kattenturmer Heerstraße – zwischen Neuenlander Straße und der BAB Anschlussstelle Brinkum
- Hansestraße – Zwischen Nordstraße und Utbremer Ring
- Semmelweisstraße
- Ludwig-Roselius-Allee – zwischen Osterholzer Landstraße und Vahrer Straße
- Osterholzer Heerstraße – zwischen Hermann-Koenen-Straße und Heiligenbergstraße
- Am Wall – zwischen Tiefer und Doventor
- Achse Hermann-Böse-Straße – Herdentorsteinweg vom Stern bis zur Sögestraße
- Zubringer Universität – zwischen Universitätsallee und Hochschulring
- Universitätsallee – zwischen Wiener Straße und Kremser Straße.

Diese Strecken sind bis auf die durch Baustellen eingeschränkte Steuerung abgeschlossen.

Geschwindigkeitsbegrenzung und -überwachung

Seit April 2008 ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h auf den Autobahnen in Bremen umgesetzt. Auf der A1 läuft ein Modellversuch zur Verbesserung des Verkehrsflusses zwischen den Anschlussstellen Arsten und Hemelingen. Im Rahmen dieses Modellversuchs wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h angeordnet.

In Bremen besteht bereits auf 70% der Stadtstraßen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Dies entspricht der Größenordnung von z. B. Berlin (72%, geplant 74%) oder München (80%). Andere Städte liegen deutlich darunter.

Für den innerstädtischen Bereich hatte der Arbeitskreis Lärminderungsplanung auf der Grundlage von gutachterlichen Berechnungen vorgeschlagen, im Rahmen der nächsten Sanierung in mehreren Straßen das Pflaster gegen Asphalt auszutauschen, weil die Zahl der Entlasteten bei dieser Maßnahme am höchsten ist. Um möglichst kurzfristig eine Entlastung für die betroffenen Anwohner/-innen zu erreichen, wurde auf den Straßen, für deren Sanierung keine finanziellen Mittel verfügbar waren, zunächst 30 km/h angeordnet, soweit dies mit dem ÖPNV zu vereinbaren war.

Geschwindigkeitsmesstafeln dienen der Selbstkontrolle der Verkehrsteilnehmenden. Sie werden von mehreren Beiräten und auch von einzelnen Bürgern/-innen gewünscht. Über die Einsatzorte der Messtafeln entscheiden die Ortsämter in Abstimmung mit den jeweiligen Beiräten und der Polizei Bremen auf der Basis einer Richtlinie. Bisher wurden in Bremen insgesamt 50 solcher Messtafeln eingesetzt.

Bei allen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung, die im Rahmen dieses Aktionsplans zur Lärminderung durchgeführt werden, soll bei der Beschilderung ein Zusatzschild „Lärmschutz“ angebracht werden, um den Verkehrsteilnehmenden die Begründung deutlich

zu machen und die Akzeptanz zu erhöhen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr steht mit dem Senator für Inneres und Sport in Kontakt, um schwerpunktmäßig verstärkte Geschwindigkeitskontrollen auch aus Lärmschutzsicht durchführen zu lassen. Die Entscheidung, ob zusätzliche mobile Verkehrsüberwachungstechnik eingesetzt wird, fällt in die Zuständigkeit des Senators für Inneres und Sport. Die staatliche Deputation für Inneres und Sport hat sich am 12. Februar 2014 mit der „Optimierung der Verkehrsüberwachung“ befasst (Vorlage Nr. 18/171). Demnach werden die Kosten der Überwachung gegenwärtig durch die Einnahmen gedeckt.

10.3 Geplante Maßnahmen

Viele Maßnahmen zur Lärminderung lassen sich nur im Gesamtzusammenhang des komplexen städtischen Verkehrsnetzes umsetzen. Die beiden wesentlichen Maßnahmen sind Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verbesserungen des Fahrbahnbelags.

Der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig geforderte Einsatz von offenporigem Asphalt – sogenanntem Flüsterasphalt – wird im Einzelfall geprüft und kommt bei Neubau oder bei der Grundsanierung von Straßen in Betracht, sofern Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h zugelassen sind. Flüsterasphalt hat erst bei höheren Geschwindigkeiten und gleichmäßigem Verkehr ohne regelmäßige Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge eine reduzierende Wirkung. Bei niedrigerer Geschwindigkeit sind die Motorengeräusche lauter als die Rollgeräusche der Fahrzeuge.

Wegen der höheren Kosten für Bau und Instandsetzung des offenporigen Asphaltbelags ist diese Maßnahme davon abhängig, ob entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Vor dem Hintergrund der minimalen Straßenerhaltungsmittel und dem sehr intensiven Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwand – der Belag ist etwa alle 10 Jahre auszutauschen, damit die lärmindernde Wirkung erhalten bleibt – ist die Verwendung von offenporigem Asphalt, z. B. auf Autobahnzubringern, derzeit nicht absehbar.

Der Ersatz von Pflaster gegen Asphalt konnte mangels finanzieller Mittel auf einigen besonders lärmbeeinträchtigten Straßen noch nicht erfolgen, so dass diese Straßen bereits im Aktionsplan 2009 in die langfristige Maßnahmenplanung aufgenommen wurden. Eine weitere Maßnahme wäre die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der südlichen Seite der Stephanibrücke. Mit dieser Lärmschutzwand würden auch die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit im Stephanitorviertel verbessert. Städtebauliches Ziel wäre es dabei, die Stadtansicht auf Weserfront und Altstadt dauerhaft zu erhalten.

Die Tabelle 6 ist ein Vorschlag für Einzelmaßnahmen, der sich teilweise bereits aus dem Aktionsplan 2009 ergibt, aber sich an den um 5 dB abgesenkten Auslöseschwellen und den höchsten Betroffenzahlen orientiert.

Tabelle 6: Bisher vorgeschlagene Maßnahmen und Betroffene²²

Projekt	Länge in Metern	Betroffene >55 dB(A) nachts	Maßnahme
Verschiedene Straßen*			Prüfung für 30 km/h
Steffensweg*	990	112	Ersatz von Pflaster gegen Asphalt
Lange Reihe*	790	82	Ersatz von Pflaster gegen Asphalt
Stephanibrücke ²³	260	487	Lärmschutzwand

Der Arbeitskreis Lärminderungsplanung hat sich darauf verständigt, insgesamt rund 30 Straßen bzw. Straßenabschnitte hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h näher zu prüfen. Die Straßen bzw. Straßenabschnitte wurden anhand der höchsten Zahl von Lärmbetroffenen, unter Berücksichtigung der Verlagerung von Verkehren in andere Straßen bzw. Straßenzüge, sowie des Vorrangs von ÖPNV und Lkw-Führungsnetz ausgewählt. Anschließend wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells untersucht, inwieweit Verkehrsmengen sich in andere Straßen verlagern.

10.4 Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann ein geeignetes Mittel zum Reduzieren des Straßenverkehrslärms sein. Es ist durchschnittlich mit einer Lärminderung um 2,6 dB zu rechnen. Folglich wird diese Maßnahme im begleitenden Arbeitskreis als eine Möglichkeit zur Lärminderung gesehen und zunächst einer verkehrlichen Prüfung in mehreren Stufen unterzogen. Die Unterscheidung nach Tageszeiten ist ein wesentliches Kriterium bei der Beurteilung der Betroffenheit von Anwohnerinnen und Anwohnern durch Straßenverkehrslärm. Die Auslöseschwelle 55 dB(A) im Nachtzeitraum (22-6 Uhr/8 Stunden) steht daher bei den zu betrachtenden Straßen/-abschnitten im Vordergrund, da der Lärm nachts deutlich störender empfunden wird als tagsüber. Insofern wird bei Tempo-30-Maßnahmen zwischen Gesamttag und Nachtzeitraum unterschieden und bei der abgestuften Prüfung verkehrlicher Wirkungen in den relevanten Straßen/-abschnitten angewendet.

Bei Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 ganztags wird durch die verminderte Fahrgeschwindigkeit die höchste lärmindernde Wirkung erzielt, da der über den gesamten Zeitraum auftretende Kfz-Verkehr langsamer fährt. Zusätzlich werden aber auch

- Fahrten in andere Straßen verlagert; in Abhängigkeit zur Funktion der auf Tempo 30 reduzierten Straße zum einen großräumig, aber auch kleinräumig in nachgeordnete Straßen/-abschnitte
- Linien des straßengebundenen ÖPNV, also Straßenbahn- und Buslinien, sofern sie nicht auf eigenem Bahnkörper geführt werden, in ihrer Reisegeschwindigkeit reduziert

²² Teilweise sind außerdem tagsüber Schulen und Kindergärten betroffen. Die Straßen sind mit * gekennzeichnet.

²³ Das ASV lässt derzeit die Statik des Brückenbauwerks überprüfen. Das vorläufige Ergebnis ergab, dass die Tragfähigkeit des Kragarmes der Stephanie-Brücke bereits mehr als ausgenutzt ist.

- die Bündelungswirkung des Lkw-Netzes eingeschränkt, sofern die beschränkte Straße Teil des Lkw-Netzes ist.

Für Geschwindigkeitsreduzierungen nur im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) gilt dies prinzipiell auch, allerdings in abgeschwächter Form. Die Verkehrsmengen sind in dem Zeitraum geringer (max. 10% der Tagesverkehrsmenge) und auch das ÖPNV-Angebot ist ausgedünnt, so dass das betroffene Fahrtenvolumen geringer ist.

Die Prüfung von Straßen/-abschnitten mit Tempo-30-Regelung erfolgt daher in einem abgestuften Verfahren. Zunächst werden Straßen/-abschnitte ganztags bzw. eine Straße aufgrund ÖPNV-Führung nur nachts mit Tempo-30 belegt und bewertet. In einem weiteren Schritt werden mehr Straßen/-abschnitte mit einer aber nur nachts geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung geprüft, dabei aber auch solche mit Straßenbahn- und Buslinienführung sowie Bestandteile des Lkw-Netzes. Grundlage für die Betrachtungen ist der Analyse-0-Fall 2010/2011 des VEP, auf dessen Basis mit Hilfe des Verkehrsmodells die Wirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen in Straßen bzw. Straßenabschnitten mit Hilfe der Makrosimulation abgebildet werden können.

Die Auswahl der für eine Tempo-30 Regelung zu prüfenden Straßen/-abschnitte und Zeiträume erfolgte zusammenfassend anhand folgender Kriterien:

- Ab 100 betroffene Anwohner²⁴ mit Lärmwerten nachts >55 dB(A)
- Abnahme um 3 dB(A) erreichbar²⁵
- Funktion der Strecke im Straßennetz
- Vermeiden von Strecken mit ÖPNV-Linienführungen
- Vermeiden von Strecken des Lkw-Führungsnetzes
- Mögliche Alternativrouten für verlagerte Verkehrsmengen vorhanden
- Schleichverkehre in nachgeordneten Straßen und Wohnquartieren vermeidbar
- Keine Steigerung $\geq 25\%$ aufgrund verlagerter Verkehre in anderen Straßen/-abschnitten, da dies zu einer wahrnehmbaren Erhöhung des Lärmpegels um ≥ 1 dB führen würde

²⁴ Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der voraussichtlich entstehenden Kosten

²⁵ Nach einem Urteil des OVG Bremen gilt bereits eine Lärminderung ab 2,1 dB(A) berechnet nach RLS-90 und gerundet auf 3 dB(A)

Um die verkehrlichen Auswirkungen zu prüfen wurde das folgende abgestufte Verfahren gewählt:

Schritt	Inhalt
A	Geschwindigkeitsreduzierung ganztags und in einer Straße (Bürgermeister-Spitta-Allee) nur nachts (22-6 Uhr) auf 30 km/h
B	Wie A), zusätzlich ein weiterer, größerer Abschnitt des Osterdeichs (zusätzlich Lüneburger Straße – Georg-Bitter-Straße wie schon Mozartstraße – Lüneburger Straße in Stufe A) ganztags mit T30 belegt
C	Geschwindigkeitsreduzierung ausschließlich nachts (22-6 Uhr) auf 30 km/h

Mit dem Verkehrsmodell wurden auf Basis des Analyse-0-Falles 2010/11 die verkehrlichen Wirkungen ermittelt:

- Verringerung der Verkehrsmengen in den mit Tempo 30 belegten Straßen/abschnitten
- Verlagerung der Verkehrsmengen in andere Straßenzüge

Ausgehend vom Analyse-0-Fall 2010/11 wurden die Stufen A bis C gerechnet und die Wirkungen in Differenzbelastungen dargestellt.

A) Verkehrliche Prüfung Stufe A

Folgende Straßen/abschnitte wurden geprüft:

- Tempo 30 ganztags
 - o **Kornstraße** zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg
 - o **Habenhauser Landstraße** zwischen Niedersachsendamm und Friedhof Huckelriede
 - o **Osterdeich (I)** zwischen Mozartstraße und Lüneburger Straße
 - o **Uhthoffstraße** zwischen Theodor-Neutig-Straße und An der Aue
- Tempo 30 nachts (22-6 Uhr)
 - o **Bürgermeister-Spitta-Allee** zwischen Schwachhauser Heerstraße und August-Bebel-Allee

Diese Straßen/-abschnitte wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells (Analyse-0-Fall 2010/11) rein verkehrlich untersucht. Dabei ging es um die zu erwartenden Temporeduzierungen des Verkehrs, um die ggf. abnehmenden Verkehrsmengen durch eben diesen höheren Streckenwiderstand und die in andere Straßen verlagerten Verkehre.

Die Wirkungen der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h sind in Tabelle 7 zusammengestellt. Die Lärminderung beträgt 2,6 dB(A) bei 30 km/h statt 50 km/h und 1,2 dB(A) bei 25% weniger Verkehr, so dass sich im Einzelfall rechnerisch eine

Gesamtwirkung von 3,8 dB(A) weniger Lärm ergeben würde. Die Abbildungen 11 bis 19 zeigen die berechneten Verlagerungen der Verkehrsmengen im Verkehrsmodell.

Tabelle 7: Ergebnisse Stufe A der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 in fünf Straßen bzw. Straßenabschnitten

Straße	Streckenabschnitt	DTV [Kfz/24h]		DTV [Kfz/24h]	
		ohne T-30 Maßnahmen	mit T-30 Maßnahmen	Differenz mit - ohne T-30 Maßnahmen	
		Querschnitt	Querschnitt	Querschnitt	
				abs.	rel.
Uhthoffstr.	Theodor-Neutig-Str. - An der Aue	9.280	7.020	-2.260	-24,4%
Osterdeich I	Mozartstr. - Sielwall	20.770	16.040	-4.730	-22,8%
	Sielwall - Lüneburger Str.	20.450	18.340	-2.110	-10,3%
Bgm.-Spitta-Allee	Schwachhauser Heerstr. - August-Bebel-Allee	17.590	17.220	-370	-2,1%
	August-Bebel-Allee - Heinrich-Heine-Str.	20.680	20.240	-440	-2,1%
	Heinrich-Heine-Str. - Kurfürstenallee	21.710	21.270	-440	-2,0%
Kornstr.	Friedrich-Ebert-Str. - Meyerstr.	2.180	1.560	-620	-28,4%
	Meyerstr. - Möckernstr.	5.720	4.510	-1.210	-21,2%
	Möckernstr. - Gneisenaustr.	5.240	3.860	-1.380	-26,3%
	Gneisenaustr. - Kirchweg	6.440	5.010	-1.430	-22,2%
Habenhauser Landstr.	Niedersachsendamm - Freidhof Huckelriede	7.220	6.610	-610	-8,4%

Abbildung 11: Analyse-0-Fall 2010/2011 – Ausgangsbelastung Stadtmitte (Kfz gesamt am Tag in 100ern)

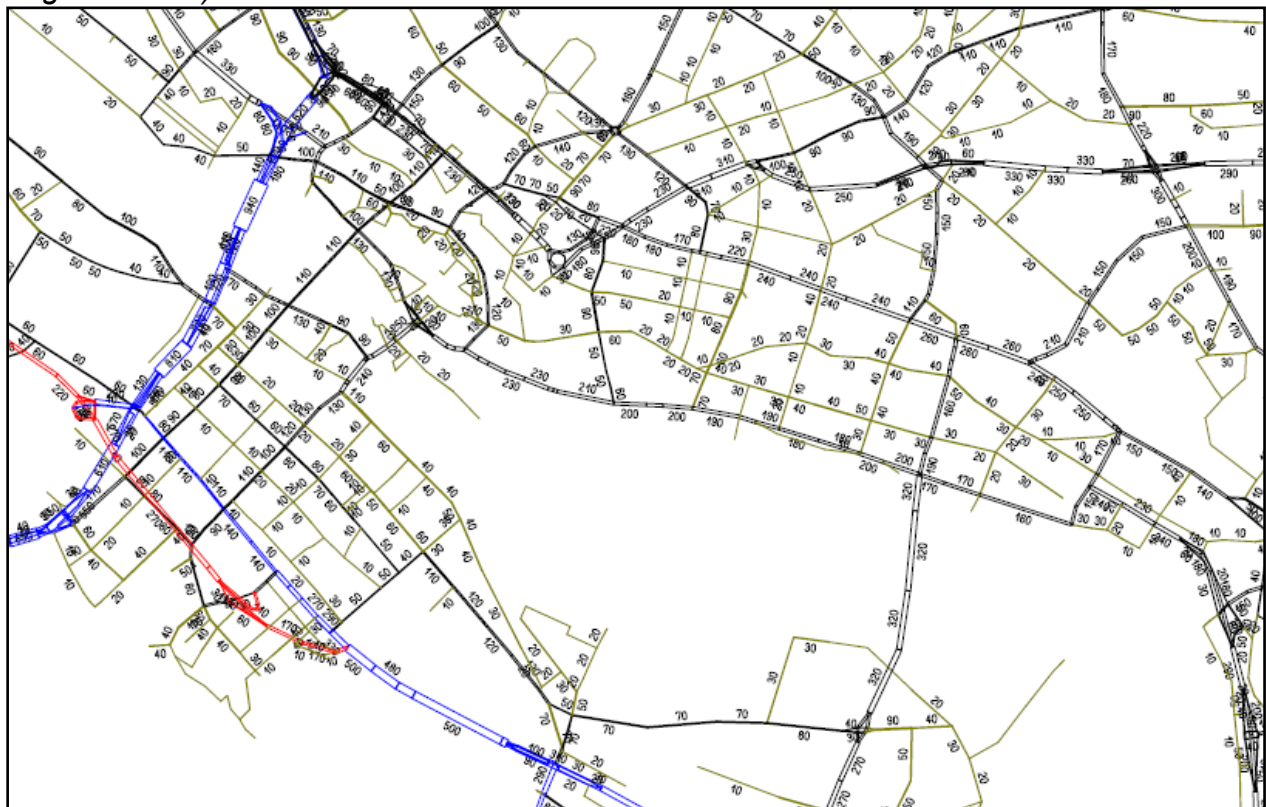


Abbildung 12: Stufe A Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 Stadtmitte (Kfz gesamt am Tag in 100ern; grün: Verringerung, rot: Zunahme)

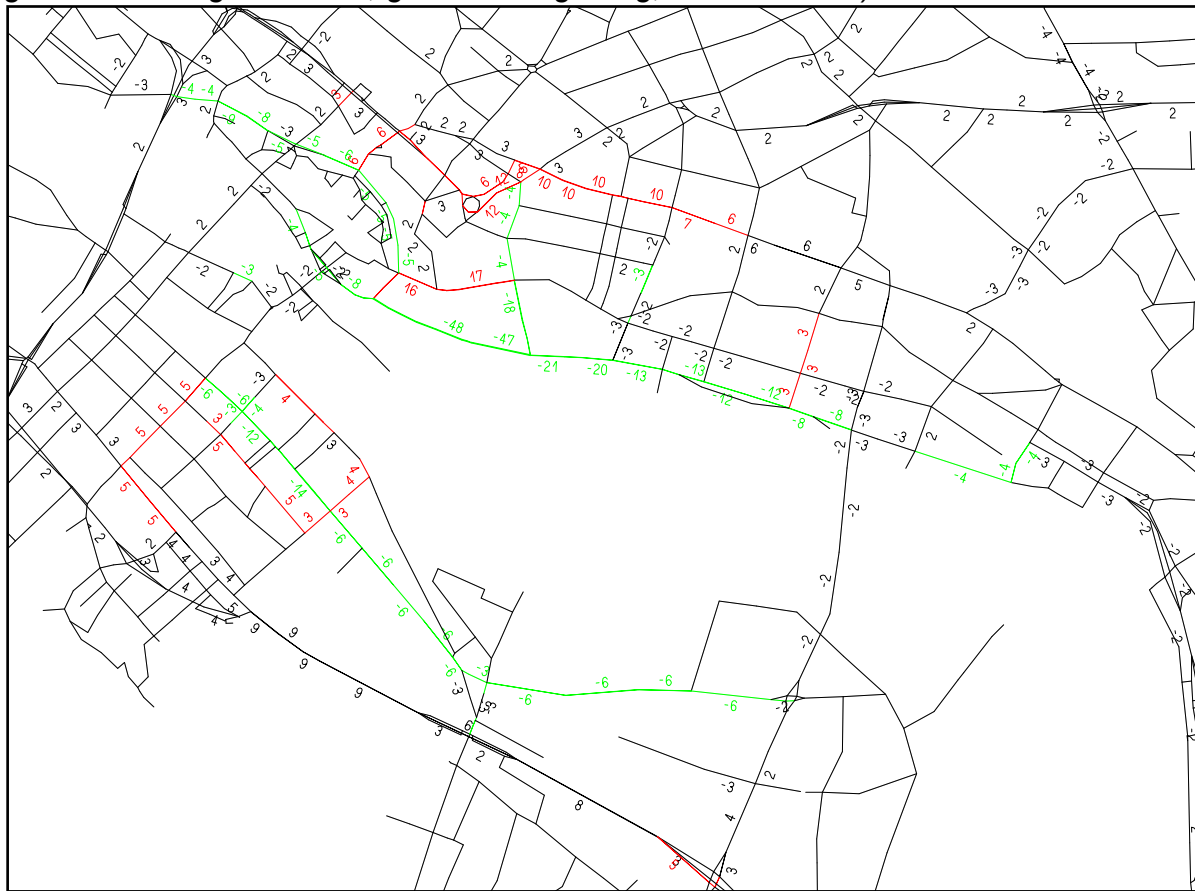


Abbildung 13: Analyse-0-Fall 2010/2011 – Ausgangsbelastung in Bremen-Nord (Kfz gesamt am Tag in 100ern)

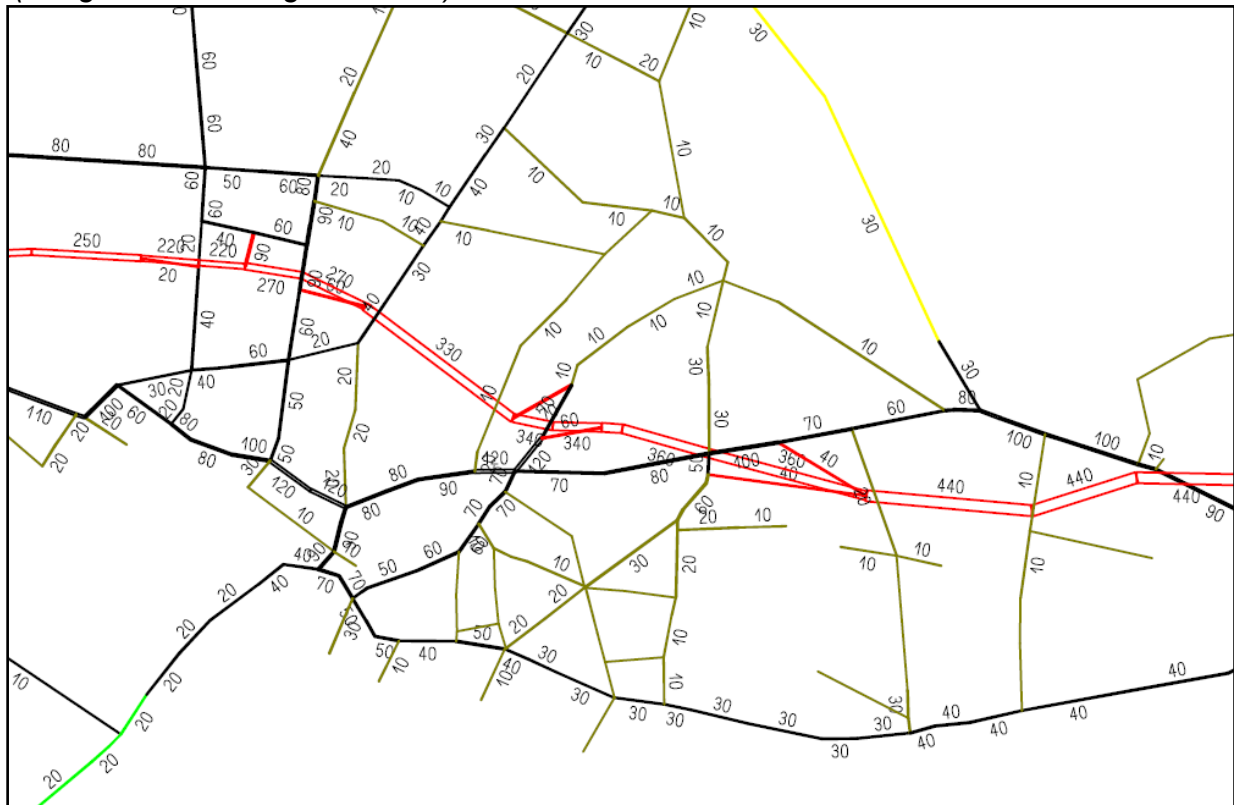
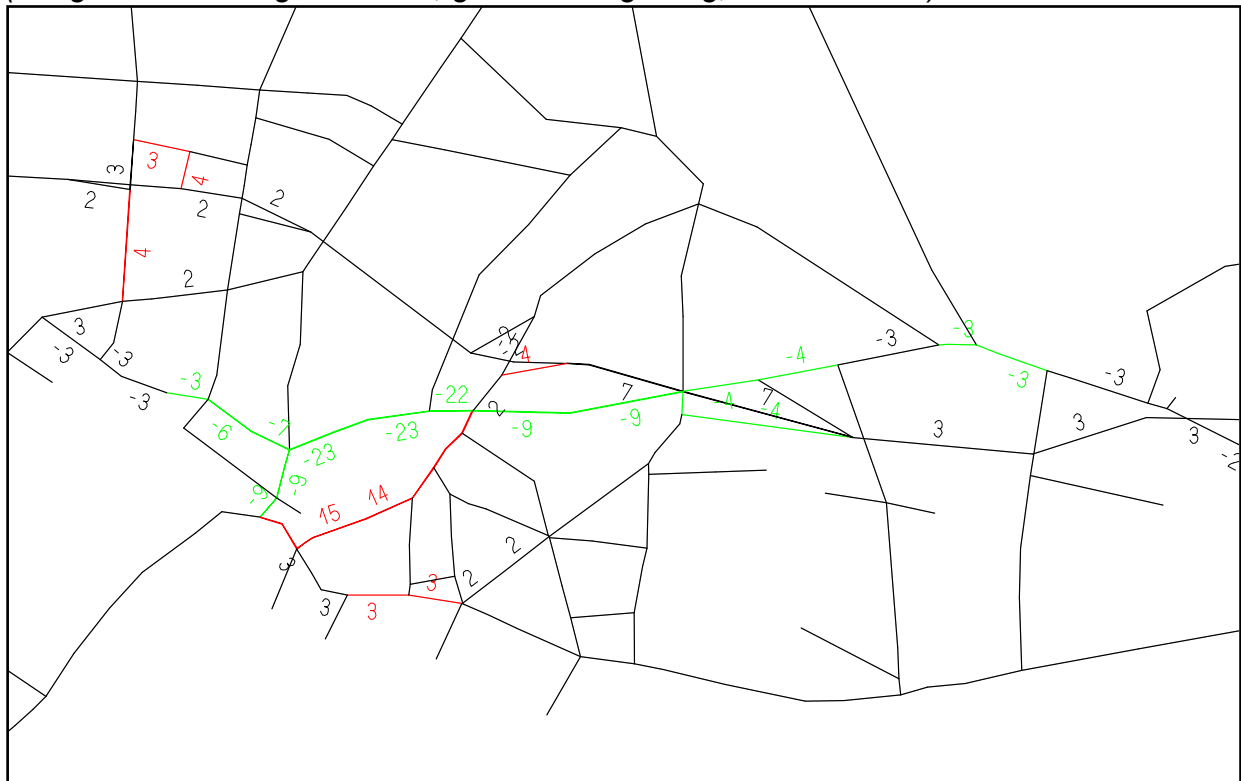


Abbildung 14: Stufe A Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 in Bremen-Nord (Kfz gesamt am Tag in 100ern; grün: Verringerung, rot: Zunahme)



Zusammenfassend ist folgendes Ergebnis zu Stufe A festzuhalten:

- Durch die ganztägige Reduzierung auf Tempo 30 wird in den geprüften Straßen eine Lärminderung von mindestens 3 dB(A) erreicht, da sich der Kfz-Verkehr verlangsamt.
- Ein weiterer Effekt ist die Verlagerung eines Teils der Verkehrsmengen in andere Straßen, da die Temporeduzierung gleichzeitig leistungsmindernd wirkt.
- Insbesondere die ganztägige Anordnung von Tempo 30 auf dem Osterdeich führt zu Verlagerung von Verkehren in folgende Straßen:
 - Straßenzug Herdentor – An der Weide/Breitenweg – Rembertstraße – Dobbenweg/Außer der Schleifmühle – Bismarckstraße
 - Straßenzug Altenwall – Ostertorstraße – Ostertorsteinweg
 - Stader Straße
- In Bremen-Nord tritt bei der Uthoffstraße ein ähnlicher Effekt ein, denn ein relevanter Teil der Verkehrsmengen wird in die Hermann-Fortmann-Straße verlagert.
- Ähnliche Effekte sind auch bei den anderen geprüften Straßen festzustellen, allerdings nicht in der Intensität und z. T. Verlagerung auf Straßen, die eher unkritisch sind (Autobahnzubringer Arsten).

- In der Bürgermeister-Spitta-Allee zeigt die mögliche Anordnung von Tempo 30 nachts (22-6 Uhr) eine Lärminderungswirkung bei gleichzeitig geringen Verlagerungswirkungen

Fazit:

- Die Verlagerung von Verkehren ist kritisch zu beurteilen. Insbesondere die Auswirkungen von Tempo 30 in einem Abschnitt des Osterdeichs führt zu nicht akzeptablen Verlagerungen in den Bereich Dobbenweg/Bismarckstraße, wo weiterhin eine angespannte Luftschadstoffbelastung vorherrscht, die zu einer unzulässigen Verschärfung führen würde.
- Es entstehen neue Lärmbetroffenheiten in einigen der zusätzlich belasteten Straßen. Zu nennen ist hier beispielsweise die Hermann-Fortmann-Straße, die Bismarckstraße, der Ostertorsteinweg und die Stader Straße.
- Der ÖPNV wird zum einen direkt durch die Temporeduzierung verlangsamt (Habenhauser Landstraße), zum anderen durch verlagerte Verkehrsmengen in der Betriebsabwicklung beeinträchtigt (Hermann-Fortmann-Straße, Bismarckstraße).
- Teile der geprüften Strecken sind Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, das in einem gesonderten Prozess aktualisiert wird.

B) Verkehrliche Prüfung Stufe B

Folgende Straßen/abschnitte wurden geprüft:

- Tempo 30 ganztags
 - o **Kornstraße** zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg
 - o **Habenhauser Landstraße** zwischen Niedersachsendam und Friedhof Huckelriede
 - o **Osterdeich (I)** zwischen Mozartstraße und Lüneburger Straße
 - o **Osterdeich (II)** zwischen Lüneburger Straße und Georg-Bitter-Straße
 - o **Uthhoffstraße** zwischen Theodor-Neutig-Straße und An der Aue
- Tempo 30 nachts (22-6 Uhr)
 - o **Bürgermeister-Spitta-Allee** zwischen Schwachhauser Heerstraße und August-Bebel-Allee

Gegenüber Stufe 1 ist hier zusätzlich der Abschnitt des Osterdeichs zwischen Lüneburger Straße und Georg-Bitter-Straße mit Tempo 30 belegt.

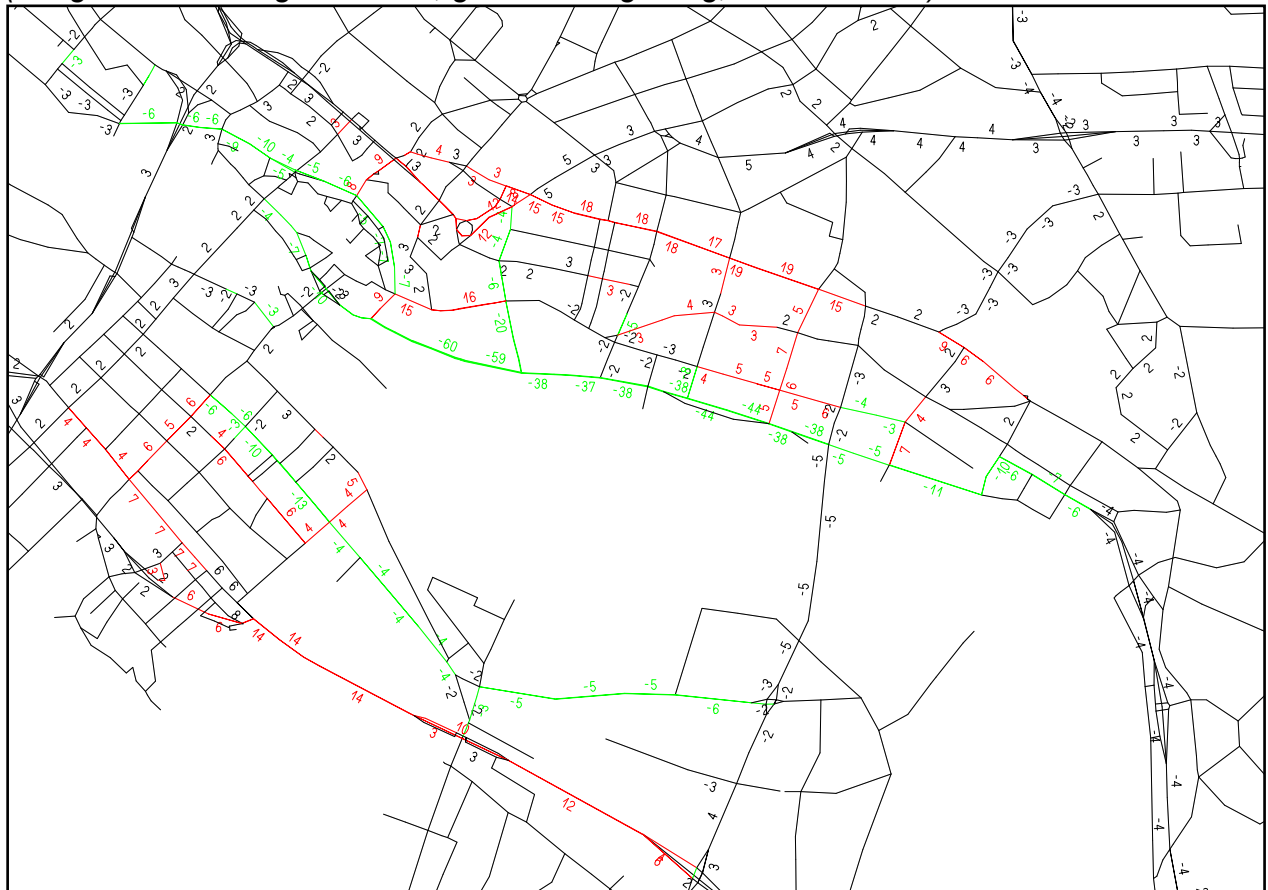
Die verkehrlichen Wirkungen der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h sind in Tabelle 8 zusammengestellt. Auch hier gilt bei 25% weniger Verkehr, dass sich im Einzelfall rechnerisch eine Lärminderung um 3,8 dB(A) ergeben würde. Die Abbildung 15 zeigt die Verlagerungen der Verkehrsmengen im Verkehrsmodell (im Vergleich zum Ausgangsfall, siehe Abbildung 11), wobei sich in Bremen-Nord bei der Uthhoffstraße keine Veränderungen

gegenüber den Wirkungen in Stufe A ergeben. An dieser Stelle wird daher auf die Abbildungen 13 und 14 verwiesen.

Tabelle 8: Ergebnisse Stufe B der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 in fünf Straßen bzw. Straßenabschnitten

Straße	Streckenabschnitt	DTV [Kfz/24h]		DTV [Kfz/24h]	
		ohne T-30 Maßnahmen	mit T-30 Maßnahmen	Differenz mit - ohne T-30 Maßnahmen	
		Querschnitt	Querschnitt	Querschnitt	
				abs.	rel.
Uhthoffstr.	Theodor-Neutig-Str. - An der Aue	9.280	7.020	-2.260	-24,4%
Osterdeich I	Mozartstr. - Sielwall	20.770	14.850	-5.920	-28,5%
	Sielwall - Lüneburger Str.	20.450	16.680	-3.770	-18,4%
Osterdeich II	Lüneburger Str. - Auf dem Peterswerder	18.920	15.120	-3.800	-20,1%
	Stader Str. - Georg-Bitter-Str.	19.950	16.110	-3.840	-19,2%
Bgm.-Spitta-Allee	Schwachhauser Heerstr. - August-Bebel-Allee	17.590	17.240	-350	-2,0%
	August-Bebel-Allee - Heinrich-Heine-Str.	20.680	20.260	-420	-2,0%
	Heinrich-Heine-Str. - Kurfürstenallee	21.710	21.290	-420	-1,9%
Kornstr.	Friedrich-Ebert-Str. - Meyerstr.	2.180	1.570	-610	-28,0%
	Meyerstr. - Möckernstr.	5.720	4.710	-1.010	-17,7%
	Möckernstr. - Gneisenaustr.	5.240	4.000	-1.240	-23,7%
	Gneisenaustr. - Kirchweg	6.440	5.160	-1.280	-19,9%
Habenhauser Landstr.	Niedersachsendamm - Freidhof Huckelriede	7.220	6.690	-530	-7,3%

Abbildung 15: Stufe B Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 Stadtmittte (Kfz gesamt am Tag in 100ern; grün: Verringerung, rot: Zunahme)



Zusammenfassend ist folgendes Ergebnis zu Stufe B festzuhalten:

- Im Vergleich zu Stufe A wurde ein weiterer Abschnitt des Osterdeichs mit ganztägig Tempo 30 geprüft, so dass sich der reduzierte Bereich zwischen Mozartstraße und Georg-Bitter-Straße ausdehnt.
- Im Ergebnis tritt die Verlagerung weiter Verkehrsmengen vom Osterdeich in andere Straßen ein:

- In den schon in Stufe A belasteten Straßen sind weiter steigende Verkehrsmengen zu erwarten.
- Es kommen weitere Straßen mit zusätzlichen Verkehren dazu (Hamburger Straße, Fährstraße, Stresemannstraße).
- Weitere Veränderungen gegenüber Schritt A sind nicht oder nur unwesentlich eingetreten.

Fazit:

- Die Verlagerung von Verkehren ist kritisch zu beurteilen. Insbesondere die Auswirkungen von Tempo 30 in einem erweiterten Abschnitt des Osterdeichs führt zu nicht akzeptablen Verlagerungen in den Bereich Dobbenweg/Bismarckstraße, wo die angespannte Luftschadstoffbelastung unzulässig verschärft werden würde.
- Es entstehen neue Lärmbetroffenheiten in einigen der zusätzlich belasteten Straßen über diejenigen in Schritt A hinausgehend. Zu nennen sind hier beispielsweise die Hamburger Straße, Fährstraße und Stresemannstraße.
- Der ÖPNV wird zum einen direkt durch die Temporeduzierung verlangsamt (Osterdeich, Habenhauser Landstraße), zum anderen durch verlagerte Verkehrsmengen in der Betriebsabwicklung beeinträchtigt (Hermann-Fortmann-Straße, Hamburger Straße Stresemannstraße, Bismarckstraße).
- Teile der geprüften Strecken sind Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, das in einem gesonderten Prozess aktualisiert wird.

C) Verkehrliche Prüfung Stufe C

Folgende Straßen/-abschnitte wurden für Tempo 30 **nachts** (22-6 Uhr) geprüft:

- **Friedrich-Ebert-Straße** zwischen St.-Pauli-Deich und Neuenlander Straße
- **Kornstraße** zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg
- **Habenhauser Landstraße** zwischen Niedersachsendamm und Friedhof Huckelriede
- **Bürgermeister-Spitta-Allee** zwischen Schwachhauser Heerstraße und August-Bebel-Allee
- **Rembertiring** zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße
- **Eduard-Grunow-Straße** zwischen Rembertiring und Am Dobben
- **Dobbenweg** zwischen Am Dobben und Bismarckstraße
- **Bismarckstraße** zwischen Friedrich-Karl-Straße und Bennigsenstraße (zwischen Dobbenweg und Friedrich-Karl-Str. bereits heute 30 km/h)
- **Schwachhauser Ring** zwischen Wätjenstraße und Schwachhauser Heerstraße
- **Doventorstraße** zwischen Eduard-Schopf-Allee und Faulenstraße

- **Utbremer Straße** zwischen Osterfeuerbergstraße und St.-Magnus-Straße
- **Waller Heerstraße** zwischen Osterfeuerbergstraße und Lange Reihe
- **Uthhoffstraße** zwischen Theodor-Neutig-Straße und An der Aue

Tabelle 9: Ergebnisse Stufe C der verkehrlichen Untersuchung von Tempo 30 nachts

Straße	Straßenabschnitt		Länge m	Einwohner 2011	E / 100m	E > 55 dB	Verkehrsmenge Nacht/22-6 h verkehrliche Wirkung				Bei/100m Mittelwert	ÖPNV Linie(n)	LKW-Netz (2006)
	von	bis					30km/h						
							A0Fall ohne T30	mit T30	Unterschied	relativ			
Bgm.-Spitta-Allee	Schwachh.Heerstr.	August-Bebel-Allee	650	290	45	72	17.200	16.400	-800	-4,7%	11	21, 403	ja
Bgm.-Spitta-Allee	Heinrich-Heine-Str.	Kurfürstenallee	275	125	45	30	21.300	21.300	0	0,0%	11	21, 24, N9, 403	ja
Bgm.-Spitta-Allee	August-Bebel-Allee	Heinrich-Heine-Str.	120	64	53	13	20.700	20.300	-400	-1,9%	11	21, 24, N9, 403	ja
Bismarckstraße	Friedrich-Karl-Straße	Benningsenstraße	900	421	47	198	23.700	23.600	-100	-0,4%	22	25, 730, 740, N5	ja
Bismarckstraße	Sankt-Jürgen-Straße	Friedrich-Karl-Straße	490	249	51	108	23.400	23.000	-400	-1,7%	22	25, 730, 740, N5	ja
Dobbenweg	Am Dobben	Bismarckstraße	140	94	67	41	22.900	20.400	-2.500	-10,9%	29	1, 4, 5, 25, 730, 740, N1, N4, N5	nein
Doventorstr.	Eduard-Schopf-Allee	Faulenstraße	130	66	51	103	14.000	13.800	-200	-1,4%	79	2, 3, 35, 25	nein
Eduard-Grunow-Str.	Rembertiring	Am Dobben	400	272	68	116	17.700	17.100	-600	-3,4%	29	730, 740	nein
Friedrich-Ebert-Straße	Pappelstr.	Neuenlander Str.	520	670	129	213	10.800	10.800	0	0,0%	41	6	ja
Friedrich-Ebert-Straße	Buntentorsteinweg	St.-Pauli-Deich	290	210	72	119	24.100	24.100	0	0,0%	41	4, 5, 6, N4	ja
Friedrich-Ebert-Straße	Pappelstr.	Neustadtcontrescarpe	330	190	58	135	12.800	12.800	0	0,0%	41	6	ja
Habenhauser Landstr.	Niedersachsendamm	Friedhof Huckelriede	540	267	49	~120	6.500	6.500	0	0,0%		51, N9	ja
Kornstraße	Meyerstr.	Möckernstr.	315	292	93	107	4.600	4.600	0	0,0%	34		nein
Kornstraße	Gneisenaustr.	Kirchweg	330	198	60	112	5.000	5.000	0	0,0%	34		nein
Kornstraße	Friedrich-Ebert-Str.	Meyerstr.	300	193	64	102	1.800	1.800	0	0,0%	34		nein
Kornstraße	Möckernstr.	Gneisenaustr.	140	147	105	48	3.800	3.800	0	0,0%	34		nein
Rembertiring	Rembertistraße	Rembertiring	350	217	62	63	34.100	32.700	-1.400	-4,1%	18	730, 740	nein
Schwachhauser Ring	Wätjenstraße	Schwachh.Heerstr.	280	175	63	~100	13.500	13.500	0	0,0%		22, N9	nein
Utbremer Str.	Osterfeuerbergstr.	Magnusstr.	180	105	58	63	16.200	16.200	0	0,0%	35	2, 10, N10	nein
Uthhoffstraße	Theodor-Neutig-Str.	An der Aue	636	178	28	~100	11.600	8.300	-3.300	-28,4%			ja
Waller Heerstr	Osterfeuerbergstr.	Gustavstraße	200	219	110	70	15.400	15.400	0	0,0%	35	2, 10, N10	nein

~100 = vorläufiger Schätzwert

Abbildung 16: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts Stadtmitte (Kfz gesamt/Tag; grün: Verringerung, rot: Zunahme)

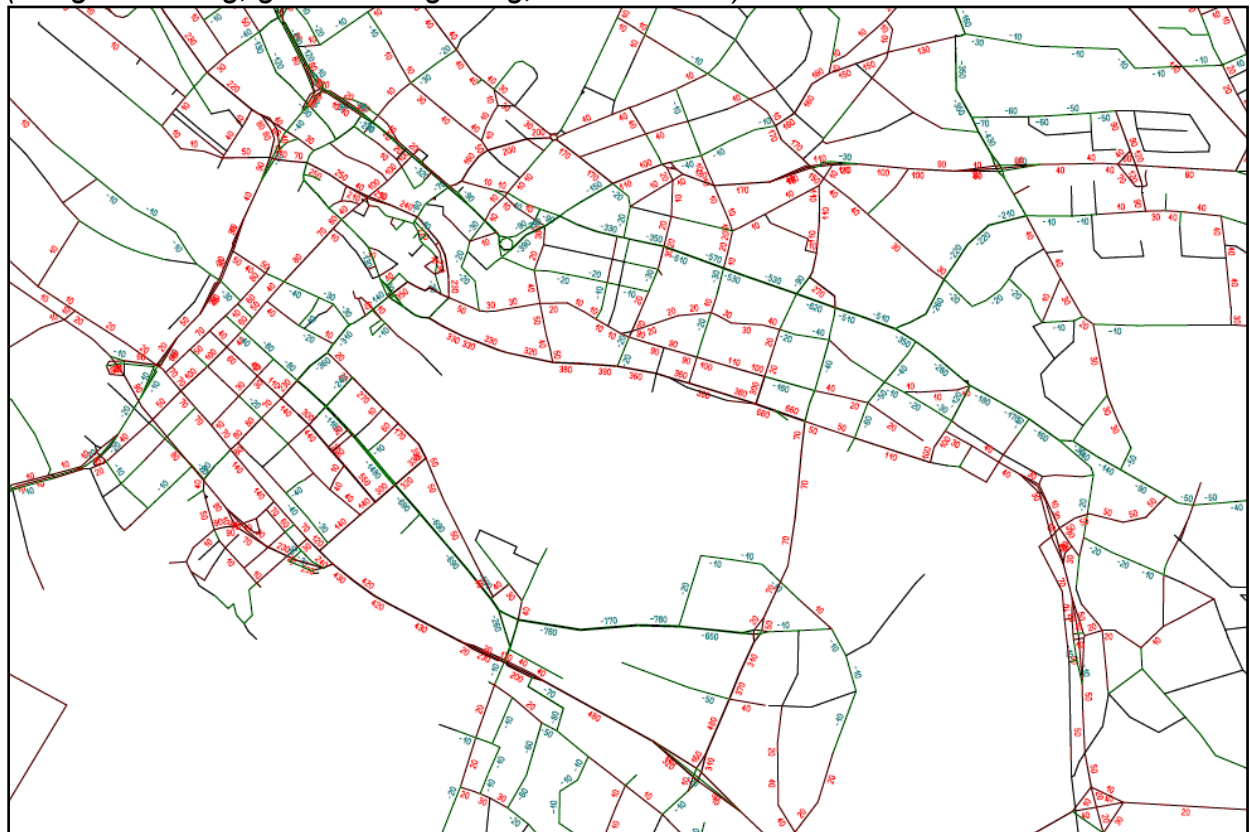


Abbildung 17: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts (Kfz gesamt/Tag), Bewertung > 20 %-Schwelle bei Veränderung der Verkehrsmenge (schwarz: unter dem Schwellenwert)



Abbildung 18: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts in Bremen-Nord (Kfz gesamt/Tag; grün: Verringerung, rot: Zunahme)

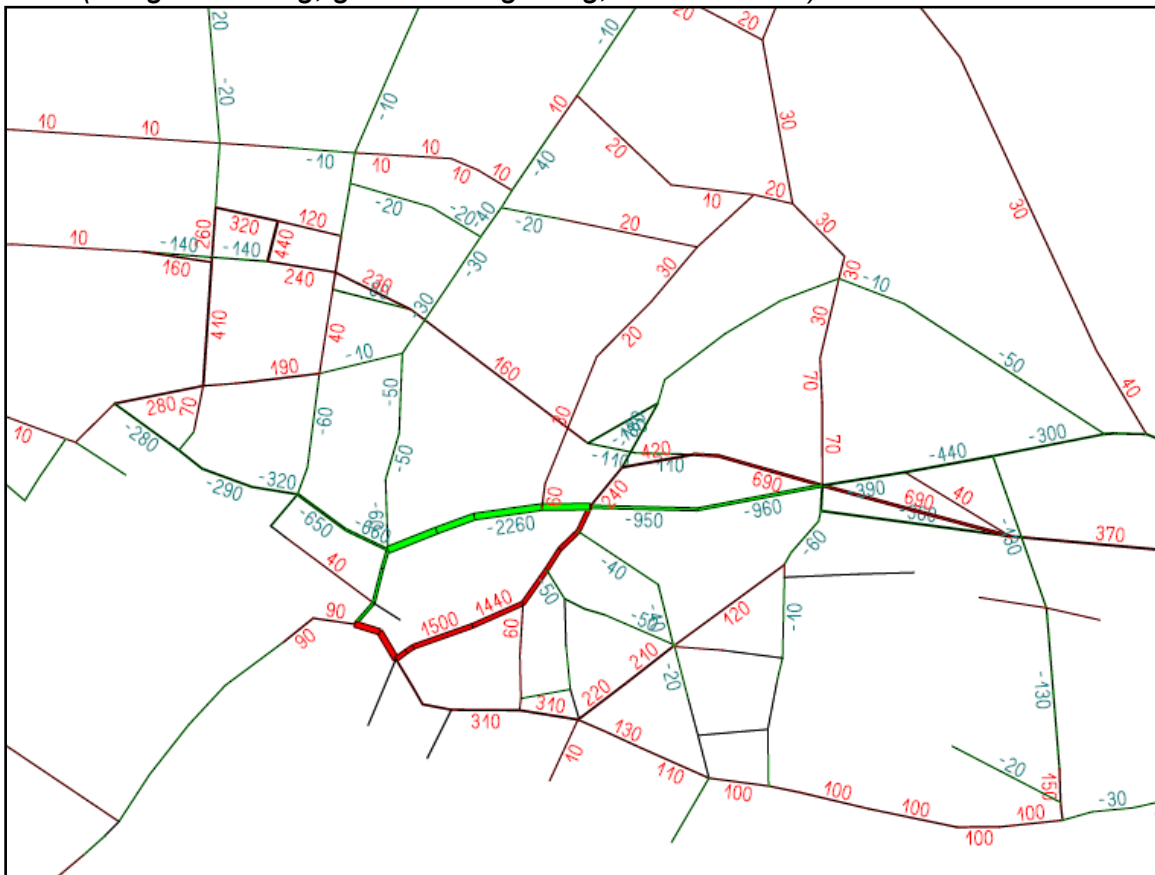
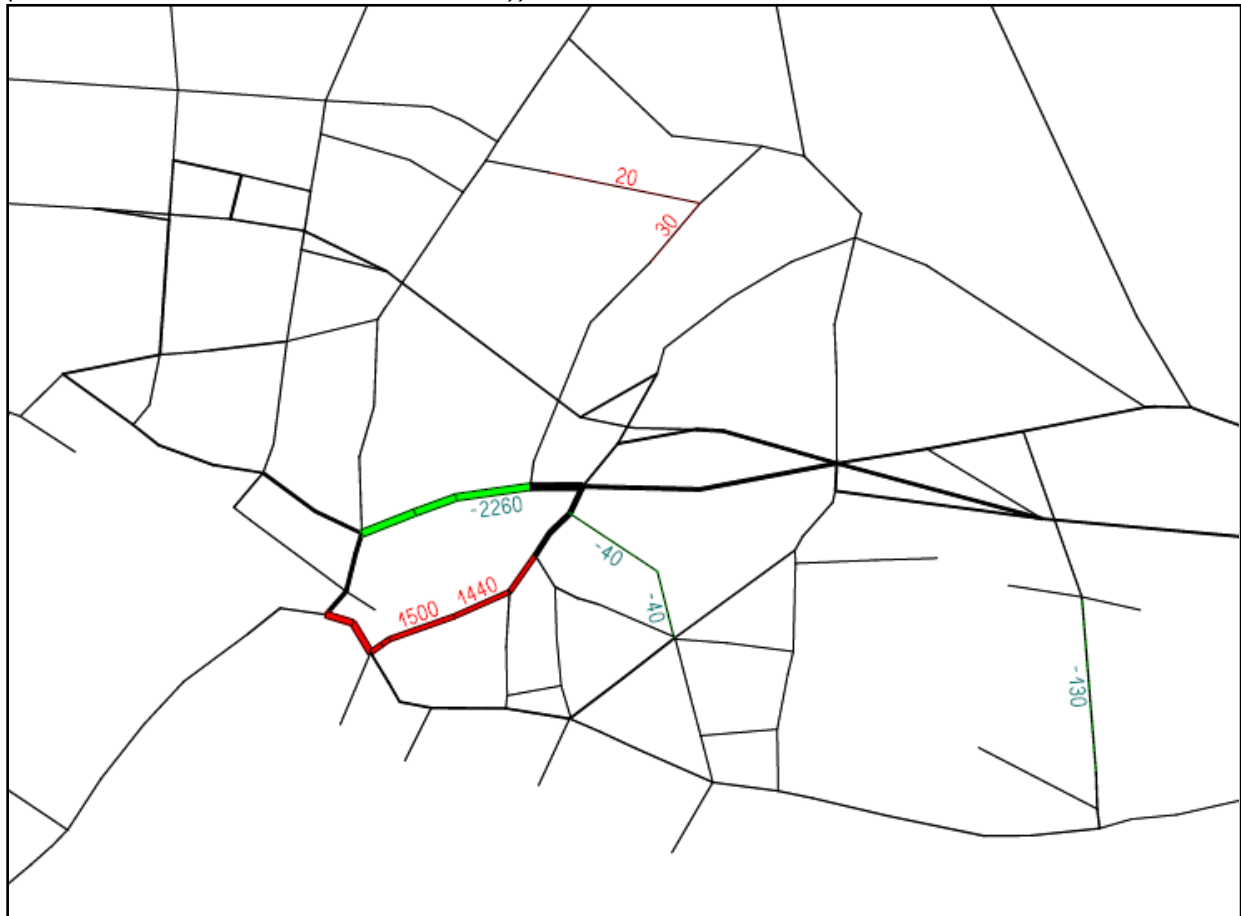


Abbildung 19: Stufe C Verlagerung der Verkehrsmengen durch Tempo 30 nachts in Bremen-Nord (Kfz gesamt/Tag) Bewertung >20 %-Schwelle bei Veränderung der Verkehrsmenge (schwarz: unter dem Schwellenwert)



Zusammenfassend ist folgendes Ergebnis zu Stufe C festzuhalten:

- Durch die Reduzierung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum 22-6 Uhr wird in den geprüften Straßen eine Lärminderung von mindestens 3 dB(A) erreicht, da sich der Kfz.-Verkehr verlangsamt.
- Ein weiterer Effekt ist auch hier die Verlagerung eines Teils der Verkehrsmengen in andere Straßen, da die Temporeduzierung gleichzeitig leistungsmindernd wirkt.
- Im Vergleich zu den Stufen A und B zeigt sich jedoch, dass die Verlagerungen deutlich weniger stark eintreten, da nur im Nachtzeitraum das Tempo reduziert wird.
- Nur in der Hermann-Fortmann-Straße wird trotzdem die verkehrliche 25%-Zusatzbelastung erreicht.

Fazit:

- Es werden durch die Temporeduzierungen und dadurch verursachte Verkehrsverlagerungen - mit Ausnahme in der Uthhoffstraße - keine neuen Lärmbetroffenheiten in anderen Straßen ausgelöst.
- Dennoch besteht Einfluss auf den ÖPNV, der teils auch im Nachtzeitraum verkehrt und in den betroffenen Abschnitten langsamer fahren muss.

- Prüfung von Kompensationsmöglichkeiten für den zusätzlichen Aufwand im ÖPNV ist erforderlich. Der zusätzliche Aufwand, der u. a. der BSAG pro Jahr entstehen würde, ist nicht durch den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA, § 9 Abs. 5) zwischen Bremen und der BSAG abgedeckt:
 - Der zusätzliche jährliche Betriebsaufwand der BSAG beläuft sich gemäß aktueller Kalkulation in allen Stufen A - C auf rund 270.000 Euro.
 - Die Finanzierung wäre durch die Stadtgemeinde Bremen darzustellen.
- Teile der geprüften Strecken sind Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes, dass in einem gesonderten Prozess aktualisiert wird.

Die starken Verlagerungswirkungen der Verkehre bei ganztägiger Anordnung von Tempo 30 im Osterdeich in den Stufen A und B in die Bismarckstraße und in den Dobbenweg stellen ein Ausschlusskriterium dar. Aufgrund der angespannten Luftschadstoffsituation können diese Straßen keine zusätzlichen Verkehre aufnehmen. Daher kann eine Tempo-30-Regelung im Osterdeich weder ganztags noch nachts (22-6 Uhr) empfohlen werden. Gleiches gilt für die Uthhoffstraße wegen der starken Verkehrsverlagerungen v. a. in die Hermann-Fortmann-Straße mit dann neuen lärmbelasteten Personen.

Auf Grundlage der Erkenntnisse der verkehrlichen Betrachtungen in den Schritten A bis C kämen – vorbehaltlich der o. g. noch laufenden Prüfungen – folgende Straßen bzw. Straßenabschnitte für eine Tempo-30-Reduzierung in Frage:

- **Kornstraße** zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Kirchweg (ganztags)
- **Rembertiring** zwischen Rembertistraße und Eduard-Grunow-Straße (T30 nachts)
- **Eduard-Grunow-Straße** zwischen Rembertiring und Am Dobben (nachts)
- **Doventorstraße** zwischen Eduard-Schopf-Allee und Faulenstraße (T30 nachts)

Dazu werden folgende Schritte im weiteren Entscheidungsprozess durchgeführt:

- Prüfung der Rechtsbeständigkeit möglicher Anordnungen durch die Straßenverkehrsbehörde
- Die Überwachung der Tempo-30-Anordnungen muss nach Möglichkeit sichergestellt werden. Zusätzlicher finanzieller und personeller Aufwand seitens der Polizei ist zurzeit nicht zu beziffern. Grundsätzlich muss die Frage der Finanzierung geklärt werden

10.5 Zurückgestellte bzw. nicht empfohlene Maßnahmen

Ein Kriterium zur Bewertung von Maßnahmen ist die Verringerung des Lärmpegels. Eine Verringerung des Dauerschallpegels um ≥ 1 dB(A) im Wohnumfeld kann als deutlich weniger belästigend erlebt werden.²⁶ In dem angewendeten Rechenmodell liegen Verringerungen unter 2 dB(A) im Bereich der Rechenungenauigkeit, so dass der Arbeitskreis Lärminderungsplanung nur solche Maßnahmen empfohlen hat, bei denen eine Verbesserung von mehr als 2 dB(A) berechnet wurde.

²⁶ Ortscheid, Jens; Wende, Heidemarie, Sind 3 dB(A) wahrnehmbar?

Im Aktionsplan 2009 wurden aktive Maßnahmen für Straßen, an denen weniger als 40 Anwohner/-innen einem Lärmpegel von mehr als 60 dB nachts ausgesetzt sind oder weniger als 50 % der Betroffenen entlastet werden, vom Arbeitskreis Lärminderungsplanung nicht empfohlen. Hierzu wurde auf das Schallschutzfensterprogramm als Maßnahme verwiesen. In der zweiten Stufe der Aktionsplanung ab 2013 wurden auf der Grundlage der Auslöseschwelle von 65 dB(A) am Tage oder 55 dB(A) in der Nacht solche Maßnahmen erneut untersucht.. Dabei werden die gleichen Kriterien zur Prüfung der Verhältnismäßigkeit zu Grunde gelegt.

Sofern geplante Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. nachts auf 30 km/h) zu Verzögerungen beim ÖPNV führen, können Maßnahmen zu Mehrkosten aufgrund zusätzlich notwendiger Fahrzeuge und Dienstplanstunden führen. Daher werden sie in der Regel nur nachts (22-6 Uhr) empfohlen (siehe Kapitel 10.4). Viele im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind mit Rücksicht auf den ÖPNV nicht umsetzbar, wie die Tabelle 10 zeigt.

Tabelle 10: Anregungen aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung, die geprüft wurden

Stellungnahme Nr.	Straße	30 km/h					ÖPNV betroffen
		ganztags	nachts	Fahrbahnbelag	Betriebsbeschränkung	Ampel, Grüne Welle	
17	Rockwinkeler Landstraße	x					x
41	Stromer Landstr		x				x
81	Ehlersdamm- von der Osterholzer Heerstr. kommend -	x					x
84	Bremerhavener Heerstraße	x		x	x		x
86	Ludwig-Roselius-Allee	x					x
141	Fürther Straße vom Utbremer Ring bis zur Hemmstr.	x					x
164	Kreuzung Bismarckstraße / Friedr.-Karl-Straße	x					x
184	Rockwinkler Heerstraße	x					x
195	Hermann-Böse-Straße	x					x
198	Woltmershauser Straße	x					x
213	Bürgermeister-Spitta-Allee	x					x
233	Buntentorsteinweg, gesamter Bereich	x					x
234	Kirchbachstraße		x		x		x
239	Pfarrfeldsweg	x					x
253	Straßenzug Eickedorfer Str.- Fürther Str. - Utbremer Ring	x					x
423	Hermann-Osterloh-Str.	x					x
431	Hauptstraße Unter den Linden	x					x
438	Kattenescher Weg	x				x	x

Es erfolgte eine vertiefte Prüfung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen. Einige Maßnahmen waren nicht umsetzbar, da sie Strecken des Hauptstraßennetzes betreffen und z. B. eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu Verdrängungen in das nachgeordnete Netz führen würde. Das Hauptstraßennetz bündelt Verkehre aus den Orts- und Stadtteilen. Diese das Nebenstraßennetz entlastende Funktion kann nur dann aufrechterhalten werden, wenn der Verkehr auf den Hauptstraßen einen Zeitvorteil gegenüber den Nebenstraßen bietet. Insbesondere Maßnahmen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptstraßen betreffen, können bewirken, dass ortskundige Fahrer/-innen sich Abkürzungen suchen und auf das Nebenstraßennetz ausweichen, wodurch sich die Lärm-Belastungssituation dort verschlechtern kann. Diese Wirkung von Verdrängungsverkehr ist im komplexen Netz durch eine Lärmberechnung jedoch nicht darstellbar. Sofern eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu Verdrängungsverkehren führen sollte, wären im Einzelfall weitere Maßnahmen zu prüfen.

Sofern eine Straße Teil des Lkw-Führungsnetzes ist, muss die Bündelungsfunktion für den stadtteilübergreifenden Verkehr gewährleistet bleiben, um auch hier das nachgeordnete Netz zu entlasten. Geschwindigkeitsreduzierungen werden in diesem Zusammenhang – auch im Interesse der Anwohnenden von Nebenstraßen – nur dort und nur nachts für sinnvoll gehalten, wo diese Bündelungsfunktion erhalten werden kann.

Aufgrund der Einbindung in das Bundesverkehrswegeetz werden Maßnahmen zur Lärminderung auf Autobahnen – wie Geschwindigkeitsreduzierung oder Überholverbote für Lkw – üblicherweise mit dem Land Niedersachsen und der Bundesstraßenverwaltung abgestimmt.

Bei einer Prüfung der Ergänzung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden und -wällen (LSW) hat sich herausgestellt, dass der Aufwand für lückenlosen Lärmschutz unverhältnismäßig hoch wäre, da allein an den Autobahnen nur in Teilbereichen tatsächlich Wohnbebauung vorhanden ist und bei zunehmender Entfernung der Wohnhäuser von der Autobahn auch die lärmindernde Wirkung abnimmt. In vielen Bereichen wäre eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwälle mit Lärmschutzwänden um 2 m oder mehr erforderlich, um eine nachweisbare Lärminderung bei den betroffenen Anwohnern/-innen zu erreichen.

Bei der Ergänzung bzw. Erhöhung von Lärmschutzwänden wären je Quadratmeter etwa 300 Euro zu veranschlagen, je laufenden Meter etwa 1.000 Euro. Lärmschutzwälle sind zwar bei einem Preis von 30 bis 60 Euro je Quadratmeter Wirkungsfläche wesentlich kostengünstiger, aus städtebaulichen Gründen jedoch nur in wenigen Fällen (z. B. auf Freiflächen am Stadtrand) möglich.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Nutzung von Lärmschutzwänden mit Photovoltaik (Erzeugung elektrischen Stroms aus Sonnenlicht) ist die geografische Lage zu berücksichtigen: Hier sind grundsätzlich nur vorhandene Lärmschutzwände bzw. -wälle (LSW) in Ost-West-Richtung als tragende Unterkonstruktion für potentielle Investoren/-innen interessant. Ideal wäre ein Wohngebiet südlich der Autobahn, so dass die Photovoltaik-Module wie ein aufgesetztes Schrägdach den von Norden kommenden Lärm abschirmen, das von Süden einstrahlende Sonnenlicht nutzen und von einer Verschmutzung durch den vorbeifahrenden Verkehr weitgehend verschont bleiben. Die Bundesanstalt für Straßenwesen begann im Herbst 2012 mit einem Forschungsvorhaben, bei dem die Nutzung vorhandener LSW-Konstruktion für Photovoltaik untersucht werden soll. Wegen der notwendigen Bauvorbereitungsmaßnahmen (Sperrung des Standstreifens usw.) ist die Installation von Photovoltaik-Anlagen an Autobahnen nur im Zusammenhang von bereits

beabsichtigten Maßnahmen, z.B. Ergänzung oder Erhöhung von Lärmschutzwänden, Fahrbahnerneuerungen, wirtschaftlich sinnvoll.

10.6 Weitere Maßnahmen

In Verbindung mit der Luftreinhalteplanung (Umweltzone, Stufe 3 seit 1. Juli 2011) und dem in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) wird, wie bereits in Kapitel 9 beschrieben, eine gemeinsame Strategie zur Verringerung von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen verfolgt.

Der verstärkte Ausbau des ÖPNV, des Radwegenetzes und die Förderung von Car-Sharing sollen der weiteren Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegenwirken. Diese Maßnahmen werden in Kapitel 11 „Schienenverkehr (ohne die bundeseigenen Strecken der Bahn)“ sowie in Kapitel 12 „Förderung umweltfreundlichen Verkehrs“ weiter unten dargestellt.

Daneben soll die Erreichbarkeit der Park+Ride-Anlagen durch den ÖPNV verbessert werden. Ziel des Nahverkehrsplans ist es, den Pkw-Verkehr so frühzeitig wie möglich zum nächstgelegenen Haltepunkt des schienengebundenen ÖPNV zu lenken, um den Verkehrsstrom von außen in den Ballungsraum zu verringern. Das Wachstum innerstädtischen Verkehrs soll seitens der Stadtplanung langfristig durch Aufhebung der Trennung zwischen Gebieten des Wohnens und des Arbeitens gebremst werden. Dazu soll die Entwicklung einer Nahversorgung, die zu Fuß erreicht werden kann und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zunehmend an Bedeutung gewinnt, wesentlich beitragen.

Durch den Einsatz von Hybrid- und Elektrofahrzeugen kann das Motorengeräusch erheblich verringert werden. Allerdings bedarf es noch weiterer Fortschritte in der Speichertechnik (Akkumulatoren, Brennstoffzellen), um mit der Fahrleistung von Verbrennungsmotoren konkurrieren zu können. Elektrofahrzeuge sind wünschenswert, sofern der Strom aus Erneuerbaren Energien (Photovoltaik, Windkraft, Wasserkraft) stammt.

11. Schienenverkehr (ohne Strecken nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz)

11.1 Sachstand

Teile der Hauptverkehrsstraßen werden auch von Straßenbahnen benutzt. Eine Zunahme der Lärmbelasteten, an Schienenstrecken, die nicht zur DB gehören, gegenüber der Kartierung von vor fünf Jahren ergibt sich vor allem am Tage und aufgrund der Reaktivierung der Farge-Vegesacker Eisenbahn für den SPNV im Jahre 2007.

Die Lärmwirkung des Schienenverkehrs in Bremen wurde in getrennten Lärmkarten dargestellt. Die BSAG wurde frühzeitig bei der Ausarbeitung dieses Aktionsplanes beteiligt.

11.2 Maßnahmen

Die Förderung des ÖPNV gehört zu den wichtigen Bestandteilen der gesamtstädtischen Lärminderung und ist ein wesentliches Ziel im VEP. Insbesondere durch eine Erneuerung des Fahrzeugparks der BSAG kann eine Lärminderung in den Straßen erreicht werden, in denen ein hoher Verkehrsanteil durch Busse besteht.

An Kreuzungspunkten, die bereits als durch Straßenverkehrslärm besonders lärmbelastet eingestuft sind, kann z.B. auch der Straßenbahnlärm kritische Werte erreichen. Daher wird

bei der Entscheidung über Lärminderungsmaßnahmen an Straßen auch der Einfluss des Schienenverkehrs berücksichtigt (Mehrfachbelastung). Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich zahlreiche Hinweise ergeben, die von der BSAG berücksichtigt werden.

Die BSAG führt folgende Maßnahmen zur Lärminderung durch:

Bei der Sanierung von Schienenstrecken wird der Unterbau entsprechend dem Stand der Technik wie bei Neubaustrecken komplett ersetzt, so dass Lärm und Erschütterungen vermindert werden. Dabei werden die Schienen in einer dauerelastischen Ummantelung eingebettet, um die Übertragung von Körperschall wirksam zu dämmen.

Ebenso sind die Laufräder aller BSAG-Schienenfahrzeuge entsprechend der Entwicklung der Technik mit gummigelagerten Radreifen ausgestattet.

Die Wartung und Instandhaltung der Schienen geschieht auf mehreren Wegen:

Ungefähr zweimal pro Woche befährt ein Schienenschleifwagen das Gesamtnetz und befreit die Schienen von Verunreinigungen. Zweimal jährlich werden die Schienen grundsätzlich inspiziert, auf Riffelbildungen untersucht und bei Bedarf geschliffen. Bei Meldungen, Beschwerden, Auffälligkeiten, verstärkter Lärmentwicklung usw. werden zusätzliche Maßnahmen ergriffen.

Das Straßenbahnnetz wird weiter ausgebaut, da hiermit eine besonders intensive Verlagerung vom Auto erreicht wird. Mit dem Ausbau der Linie 1 über Osterholz-Tenever, Weserpark nach Mahndorf wurde die Anbindung des Bremer Südostens deutlich verbessert. Die Linie 4 ist im Ausbau nach Lilienthal, die Linie 1 und 8 in Planung für eine Verlängerung über das Roland-Center hinaus nach Huchting bzw. Weyhe.

11.3 Langfristige Strategie

Die Möglichkeiten zur weiteren Lärminderung bei Straßenbahnen bestehen hauptsächlich in technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen (aktiver Lärmschutz), insbesondere bei Neubeschaffungen.

Der Einsatz von Rasengleisen wird im Rahmen der Genehmigungsplanung von Neu- oder Ersatzbau grundsätzlich geprüft. Weitere lärmreduzierende Maßnahmen im Zuge von Neubeschaffungen sind bei Straßenbahnen durch das physikalische Rad-auf-Schiene-Prinzip begrenzt.

Mit dem Ausbau des vorhandenen Straßenbahnnetzes soll die Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV verbessert und zugleich der motorisierte Individualverkehr verringert werden. Dies ist ein wesentliches Ziel im VEP (siehe Kapitel 9).

12. Förderung umweltfreundlichen Verkehrs

In Bremen werden 46% der Wege von den Einwohnerinnen und Einwohnern zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt.²⁷ Der Umweltverbund mit dem ÖPNV macht sogar 60% aller Wege aus. Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, wie Fahrrad und ÖPNV, trägt zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs bei und hilft damit die verkehrsbedingte Lärmbelastung zu senken.

²⁷ per Fahrrad 25%, zu Fuß 21% (Anteil an allen Wegen 2008)

Eine besondere Rolle spielt in Bremen das Fahrrad. Es leistet einen besonders intensiven Beitrag zur Lärminderung und Emissionsentlastung allgemein. Die Zielplanung Radverkehr setzt das Ziel, bis 2020 einen mindestens 30%igen Anteil am Modal-Split zu erreichen. Hierzu dienen Verbesserungen im Netz, in den Abstellanlagen sowie Öffentlichkeitsarbeit. Mit den Pedelecs – elektrisch unterstützten Rädern – können weitere Zielgruppen erreicht werden. Auch für Lastentransporte per Rad bestehen nun bessere Möglichkeiten. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr unterstützt die Aktionen „Radfahren mit Rückenwind“ zur Pedelecs-Förderung, die Angebote für elektrisch unterstützte Lastenräder beinhalten.

Durch eine Optimierung der Verkehrsnetze, insbesondere durch eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander, kann die Zahl der Auto-Fahrten insgesamt gesenkt werden. Diesbezügliche Ansätze werden in Kapitel 9 (Verkehrsentwicklungsplan) sowie in den auf die einzelnen Verkehrsträger bezogenen Kapiteln 10 bis 13 (für Straßenverkehr, ÖPNV, SPNV und Eisenbahn) beschrieben.

Das zum 1. Januar 2013 novellierte Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen eröffnet Bauherren die Möglichkeit, eine Ablösezahlung für nicht gebaute Stellplätze durch Maßnahmen für umweltfreundliche Mobilität zu ersetzen. Auf Antrag kann die Bauordnungsbehörde in diesem Fall die Stellplatzpflicht aussetzen (Stellplatzortsgesetz § 9). Zu den Maßnahmen zählt der Bezug von ÖPNV-Monatskarten (z. B. JobTicket, JahresTicket) oder ein Car-Sharing-Angebot. Den Nachweis zu den Maßnahmen muss der Bauherr gegenüber der Bauordnungsbehörde führen. Interessierte Bauherren sollen durch eine Broschüre über die Möglichkeiten informiert werden, wobei auch die Anforderungen an zeitgemäße Fahrradabstellanlagen dargelegt werden sollen.

12.1 Car-Sharing

Car-Sharing ergänzt hervorragend die Angebote von Bus und Bahn sowie des Fahrrads und macht damit das eigene Auto überflüssig. Die Entlastungseffekte des Car-Sharing sind deutlich: Die Untersuchungen des Bremer Car-Sharing Anbieters cambio zeigen, dass jedes Car-Sharing-Fahrzeug etwa 11 private Pkw in Bremen ersetzt, was den Parkplatzdruck in den Stadtvierteln mindert und bessere Optionen für die städtebauliche Gestaltung ermöglicht. Insgesamt gibt es über 50 Car-Sharing-Stationen in Bremen, an denen mehr als 200 Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Gegenwärtig machen über 9.000 fest angemeldete Nutzer/-innen in Bremen von diesem Angebot Gebrauch und haben damit insgesamt über 2.000 eigene PKW abgeschafft. Car-Sharing kommt sowohl privat als auch geschäftlich zum Einsatz. Für Privatpersonen ist Car-Sharing günstiger als ein eigenes Auto, wenn weniger als 10.000 Kilometer im Jahr gefahren werden. Der Anteil der gewerblichen bzw. dienstlichen Nutzung wurde erhöht. Im Aktionsplan „Car-Sharing“ wird eine Zahl von mehr als 20.000 Nutzer/-innen in Bremen für das Jahr 2020 angestrebt.

Car-Sharing gibt einen wirksamen Anreiz, das Mobilitätsverhalten zu verändern und verstärkt auf das Fahrrad sowie die öffentlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzen Privat- und Firmenfahrzeuge, mindern Parkdruck und Parksuchverkehr und tragen somit auch zur Lärmreduzierung bei. Hinzu kommt, dass die Kfz-Flotte des hiesigen Car-Sharing-Anbieters für das Angebot in Bremen kontinuierlich erneuert wird und die Voraussetzungen des Umweltzeichen ‚Blauer Engel‘ (RAL UZ 100) erfüllt. Die Fahrzeuge im Car-Sharing-Bestand erfüllen hinsichtlich der Lärm- und Abgasemissionen aktuelle Standards.

Mit „mobil.punkten“ wird eine optimale Verknüpfung des ÖPNV mit Car-Sharing, Fahrrad und Taxi in Bremen realisiert. Bisher wurden solche „Mobilpunkte“ an zehn Stellen im

Stadtbereich eingerichtet: Am Dobben, Hohenlohestraße, Leibnizplatz, Birkenstraße, Admiralstraße, Tannhäuser Platz, Thedinghauser Str., Rembertiring, Elsässer Straße, Georg-Gröning-Straße, die seit 2013 durch ein Netz kleinerer Stationen in den innerstädtischen Wohngebieten („mobil.pünktchen“) ergänzt werden. Die ersten vier Stationen wurden im „Viertel“ realisiert, weitere Stationen werden v.a. in Findorff, Neustadt und Schwachhausen geplant.

Das Car-Sharing-Angebot in den innerstädtischen Wohnquartieren kann durch Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum deutlich verbessert werden. Aus diesem Grund fordert und unterstützt Bremen eine entsprechende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit dem Ziel einer bundeseinheitlichen und praxisorientierten Anordnungsmöglichkeit für Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum.

12.2 Fahrradverkehr

In Bremen hat das Fahrrad gegenwärtig einen Anteil von 25% an allen Wegen, die von den Einwohner/-innen zurückgelegt werden, und steht damit an zweiter Stelle hinter dem Kraftfahrzeug mit 40%. Das Fahrrad trägt zur Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit der Innenstadt und weiterer wichtiger Ziele bei. Die radverkehrsbezogene Infrastruktur wird kontinuierlich verbessert. Wesentlich sind folgende in Planung befindliche bzw. bereits umgesetzte Maßnahmen:

- Ausbau eines Netzes von hochwertigen Fahrradverbindungen mit „Fahrradstraßen“
- Verbesserungen für den Radverkehr an wichtigen Knotenpunkten (v.a. durch Markierung von Fahrradspuren und veränderte Ampelschaltungen)
- Vermehrte Aufstellung von Fahrradbügeln zum sicheren Abstellen der Räder
- Erhöhte Anforderungen an Fahrradabstellanlagen bei Neubauprojekten (Stellplatzortsgesetz)
- Aufstellung von 12 Radverkehrszähleinrichtungen, davon eine mit deutlich sichtbarer Display-Anzeige zur öffentlichkeitswirksamen Präsentation, zur Erfassung und Auswertung der örtlichen Radverkehrsmengen

Jeder Umsteiger und jede Umsteigerin vom Auto auf das Fahrrad trägt zur Schadstoff- und Lärminderung bei. Durch ein verbessertes Infrastrukturangebot für dieses Verkehrsmittel wird der Radverkehr gefördert.

Eine Betroffenheit des Radverkehrs ist grundsätzlich bei jeder Straßenbaumaßnahme gegeben. In vielen Fällen, z. B. beim Neu- bzw. Umbau von Wohnstraßen, sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr nicht erforderlich, beim Aus- und Umbau von Verkehrsstraßen ist der Bau von Radverkehrsanlagen in Bremen demgegenüber die Regel. Grundsätzlich gibt es dabei folgende Maßnahmen:

- Sicherung des Radverkehrs
- Verbreiterung und Neutrassierung der Radwege
- Verbesserung der Radverkehrsführung

- Verbesserte Knotenpunktführung
- Öffnung für beide Fahrtrichtungen in Einbahnstraßen
- Neubau von Radwegen
- Optimierung und Schaffen neuer Fahrradabstalleinrichtungen
- Verknüpfung Rad/ÖPNV durch B+R-Anlagen (Bike und Ride)
- Verknüpfung der Rad-Haupttrouten
- Abmarkierung von Fahrrad-Schutzstreifen auf Straßen
- Kleinere bauliche und verkehrstechnische Verbesserungsmaßnahmen an Strecken und Knoten (Absenkungen, Beschilderungen, Markierungen)

Darüber hinaus werden punktuelle Maßnahmen im Rahmen von Sanierungs- oder Kanalbauarbeiten umgesetzt, wobei Anforderungen an die Integration des Radverkehrs in die jeweiligen Straßenräume formuliert und fachlich abgestimmt werden. Diese Anforderungen werden aktualisiert und fortgeschrieben, so dass eine kontinuierliche Entwicklung des gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes gewährleistet ist. Weiterhin erfolgt die flächenhafte Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr innerhalb von Tempo-30-Zonen.

Darüber hinaus führt der ADFC in Kooperation mit der AOK seit dem Jahr 2004 die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ durch. Dies ist nur ein Beispiel von zahlreichen Initiativen für den Radverkehr, die vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Europa gefördert werden. Es ist beabsichtigt, auch weiterhin Unterstützung für Aktionen dieser Art zu gewähren.

Bei einigen innerstädtisch gelegenen Bremer Behörden werden Dienstfahrräder bereitgestellt und an Stelle von Dienstwagen genutzt, was ebenfalls einen Beitrag zur Verkehrsentslastung leistet und zudem eine Vorbildfunktion hat.

Im Rahmen eines Leitsystems für Radler/-innen werden die wichtigsten Routen und Ziele mit Wegweisern ausgeschildert. Dies soll das Radfahren zusätzlich erleichtern und weitere Potentiale für den Radverkehr erschließen, da für längere Wege das Routenangebot nicht mehrheitlich bekannt ist. Hierbei sollen auch Neubürger/-innen und Touristen/-innen angesprochen werden. Die begleitende Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Neuauflage des Fahrradstadtplanes Bremen mit Routenführung und Darstellung im Internet
- Internetnavigation/Routing via Internet für Fahrradfahrer/-innen im Stadtgebiet Bremen (Letzteres angestrebt)
- Informationsbroschüren, Fahrradparkplan, Öffentlichkeitsarbeit und Internetauftritt www.verkehrsinfo-bremen.de

Die Zielplanung für die Radverkehrsentwicklung in der Stadtgemeinde Bremen wird kontinuierlich fortgeschrieben. Der in Arbeit befindliche VEP (siehe Kapitel Kap. 9) behandelt ausführlich das Thema Radverkehr und wird ein breites Spektrum an Maßnahmen in die zu betrachtenden Szenarien einspeisen.

12.3 Stärkung von ÖPNV / SPNV

In der Stadt Bremen werden 20 Bahnhöfe von Linien des SPNV bedient. Allein auf den Strecken zwischen Bremen Hauptbahnhof und Sebaldsbrück (Richtung Hannover) bzw. Hemelingen (Richtung Osnabrück) verkehren zusammen täglich rund 200 Personenzüge für den Nahverkehr. Das Netz von Straßenbahnen- und Buslinien erschließt die Stadt in der Fläche. Diese öffentlichen Verkehrsmittel sind fahrplanmäßig aufeinander abgestimmt.

Beim Ausbau des ÖPNV wird der Schienenverkehr bevorzugt. Das bestehende Straßenbahnnetz mit einer Gesamtlänge von 73,7 km soll bis zum Jahr 2019 um mindestens 15,1 km erweitert werden. Dabei werden sich die Fahrtzeiten vom Stadtrand bis zur Innenstadt auf den einzelnen Strecken um bis zu 25 % verkürzen.

Neben den in Kapitel 11.2 genannten Verlängerungen der Straßenbahnlinien wird der SPNV ausgebaut: Die Entwicklung des ÖPNV/SPNV ist ebenfalls ein Schwerpunktthema des Verkehrsentwicklungsplanes Bremen 2025. Über geplante Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV bis zum Jahr 2017 gibt der aktuelle Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (NVP-ZVBN) Auskunft (<http://zvbn.de/nvp>).

13. Eisenbahn

13.1 Sachstand

13.1.1 Örtliche Situation

Bremen liegt im Kreuzungspunkt der bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken Oldenburg – Bremen (Strecke 1500), Bremerhaven – Hannover (Strecke 1740) und Hamburg – Ruhrgebiet (Strecke 2200) die nationale und internationale Bedeutung haben. Diese Eisenbahnstrecken werden sowohl vom Nah- als auch vom Fernreise- und Güterverkehr genutzt. Die Strecken laufen alle im Stadtzentrum, im Bereich Bremen Hauptbahnhof zusammen, so dass der Güterverkehr zu den bremischen Seehäfen und dem kürzlich eröffneten Jade-Weser-Port, direkt durch den Ballungsraum verkehrt. Eine Güterumgehungsstrecke besteht bisher nur südöstlich des Ballungsraums für die Verkehre zwischen Nordrhein Westfalen und Hamburg.

Im Norden des Ballungsraumes ist zwischen Bremen Vegesack und Bremen Farge die Infrastruktur der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ertüchtigt worden. Diese Strecke gehört zu den nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken und unterliegt der Landeseisenbahnaufsicht.

13.1.2 Kartierungsstand

Zuständig für die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt. Die Daten der Lärmkartierung der ersten Stufe wurden am 13. Juli 2009 an die Stadtgemeinde Bremen übergeben. Eine neue Kartierung ist bisher nicht erfolgt.

Eine Veränderung der Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes gegenüber der ersten Stufe aus dem Jahr 2009 kann auf Grund von Verzögerungen bei dem für die Kartierung zuständigen Eisenbahn-Bundesamt noch nicht betrachtet werden. Die Ergebnisse aus der zweiten Stufe werden daher nachträglich in der Lärmaktionsplanung für Eisenbahnen des Bundes und bei der Umsetzung von Maßnahmen berücksichtigt. Vorerst

wird die Lärminderungsplanung an bundeseigenen Eisenbahnstrecken unter Berücksichtigung der bestehenden Erkenntnisse aus der ersten Stufe fortgesetzt.

Die Eisenbahnstrecke der FVE zwischen Bremen-Vegesack und Bremen-Farge wurde ebenso wie die relevanten Strecken der bremischen Hafeneisenbahn, zusammen mit den Straßenbahnen kartiert. Diese Bahnen sind keine Eisenbahnen des Bundes und werden daher nicht durch die vom Eisenbahn-Bundesamt durchzuführende Lärmkartierung erfasst. Nicht kartiert wurde die im Westen gelegene Strecke der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn. Auf dieser Strecke findet zurzeit kein für die Lärmaktionsplanung relevanter Zugverkehr statt.

Der vorliegende Kartierungsstand zeigt, dass von den Haupteisenbahnstrecken des Bundes die größte Lärmbelastung ausgeht. Der Strecke der FVE kommt auf Grund ihrer geringeren Streckenkapazität eine untergeordnete Rolle zu. Gleiches gilt für die Strecken der Bremischen Hafeneisenbahn, da diese überwiegend in weiterer Entfernung zur Wohnbebauung verlaufen.

13.1.3 Zu erwartende Entwicklung:

Die europäischen Strategien zu einem ressourcenschonenden Europa und die damit verbundenen Ziele zur CO₂-Einsparung sehen unter anderem auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vor. Demnach sollen bis 2030 30% des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn oder Schiffsverkehr verlagert werden.²⁸ Gleichzeitig werden bis zum Jahr 2025 Steigerungen von 6,3 % jährlich im Containerverkehr und 3,8 % jährlich im Nichtcontainerverkehr für die bremischen Seehäfen prognostiziert.²⁹ Im Vergleich zum Jahr 2012 wird im Großraum Bremen bis 2030 mit einem Anstieg der Zugzahlen im Personen- und Güterverkehr um zusammen rund 40 % gerechnet.³⁰ Die gewollte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und das prognostizierte Wachstum im Güterverkehr lassen erwarten, dass mit steigendem Verkehrsaufkommen, auch die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken im Ballungsraum Bremen steigen wird, wenn keine geeigneten Maßnahmen zum Lärmschutz mit dieser erwarteten Entwicklung einhergehen. Um die Lärmauswirkungen von Verkehrssteigerungen und damit verbundene erforderliche Infrastrukturmaßnahmen besser und unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung abschätzen zu können, wird auf Basis der Zugzahlen und der geplanten Betriebskonzepte auch eine zukunftsorientierte Lärmentwicklung abgeschätzt werden.

Der in der Bundesrepublik Deutschland verankerte Schienenbonus, ein Abschlag von 5 dB, der der Besonderheit und geringeren Störwirkung des Schienenverkehrs in Deutschland Rechnung tragen sollte, fällt mit dem elften Änderungsgesetz zum BImSchG vom 2. Juli 2013 ab 1. Januar 2015 für Eisenbahnstrecken nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und ab 1. Januar 2019 für Straßenbahnen weg. Damit müssen künftige, gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutzmaßnahmen eine bessere Schutzwirkung auf nationaler Ebene gewährleisten. Bei Neubauvorhaben und wesentlichen Änderungen von Schienenverkehrswegen und damit auch infrastrukturelle Maßnahmen die der Verkehrsverlagerung geschuldet sind, entsteht mit der Abschaffung des Schienenbonus ein erhöhter Lärmschutzanspruch.

²⁸ Vgl. Weissbuch der Europäischen Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel 2011, S. 10.

²⁹ Vgl. Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung – Seeverkehrsprognose – (Los 3) Endbericht, Planco Consulting GmbH, Essen 2007, S. 102.

³⁰ Vgl. Kapazitive Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes im Großraum Bremen, Freie Hansestadt Bremen, 2013, S.165.

13.2 Bisherige und laufende Maßnahmen

13.2.1 Bisherige Maßnahmen

In Bremen wurden in den letzten 13 Jahren bereits aktive und passive Schallschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Eisenbahnstrecken des Bundes umgesetzt. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um Schallschutzwände und Schallschutzfenster für bauliche Anlagen, deren Umsetzung größtenteils im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes erfolgte. Dieses Programm ist ein nationales Förderprogramm für die Verbesserung der Lärmsituation an bestehenden Schienenwegen des Bundes in Bezug auf die zum Zeitpunkt der Maßnahme geltende Verkehrsprognose. Damit sind diese Maßnahmen keine reinen Entlastungsmaßnahmen, sondern auch Maßnahmen zur Vermeidung künftigen Verkehrslärms.

Berücksichtigt wird dabei nur der Altbestand von Gebäuden, wobei eine Fertigstellung bzw. ein Bebauungsplan vor dem Stichtag 1. April 1974 maßgebend ist. Hiermit soll die Wohnbebauung geschützt werden, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des BImSchG (15. März 1974) bereits vorhanden war. Nach der für dieses Programm geltenden „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 7. März 2005 sind auch Fälle zu berücksichtigen, in denen der Verkehrslärm in nicht vorhersehbarer Weise zugenommen hat.³¹

Eine Förderung von Lärmschutz im Rahmen dieses Programms ist bisher auf die Gebiete begrenzt, in denen der Schwellenwert von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht überschritten ist. Als Berechnungsgrundlage gilt dabei die 16. BImSchV. Ein Rechtsanspruch auf eine Umsetzung von Maßnahmen aus diesem Programm besteht jedoch nicht. Darüber hinaus ist in Einzelfällen auch eine Förderung von Maßnahmen durch das Schallschutzfensterprogramm der Stadtgemeinde Bremen in den Jahren 2014/15 möglich.

Die Deutsche Bahn steuert die gezielte Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen dieses Programms als Infrastrukturbetreiberin. Diese stellt für die Umsetzung konkreter Maßnahmen, entsprechende Förderanträge beim Bund. Maßnahmen müssen dabei stets in einem angemessenen Verhältnis von Nutzen und Kosten stehen, damit die erforderliche Bundesfinanzierung ermöglicht wird.

Weitere Informationen zu diesem Programm können den Internetseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung³² und der Deutschen Bahn³³ entnommen werden.

Im Ballungsraum Bremen waren an Eisenbahnstrecken zum Stichtag 30. November 2013 aktive Lärmschutzbauwerke von insgesamt 22,013 km im Bestand erfasst (siehe Anhang 4). Lärmabschirmende Riegelbauten sind hierin nicht enthalten. Bei den Bauwerken handelt es sich zu 80% um Lärmschutzwände aus dem nationalen freiwilligen Lärmsanierungsprogramm, die auf Grundstücken der Deutschen Bahn direkt am Gleis errichtet wurden. Über 33 Millionen Euro wurden bisher im Rahmen dieses Programms in den aktiven Lärmschutz im Land Bremen investiert. Hinzu kommen 2,4 Millionen Euro für passive Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen³⁴. Bei den übrigen Bauwerken

³¹ Vgl. § 2 Absatz 10 der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes, EW 15/14.86 02/6 BM 00, Bonn 2005.

³² www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

³³ <http://www1.deutschebahn.com/laerm/start/>

³⁴ <http://www.deutschebahn.com/file/4508998/data/karte1.swf> abgerufen im November 2013.

handelt es sich um Lärmschutzwände aus Lärmvorsorgemaßnahmen und Lärmschutzwälle, die aus kommunalen Gesichtspunkten in Zusammenhang mit Bauvorhaben entstanden sind.

Im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms wurden 2012, zur Erprobung innovativer Schallschutzmaßnahmen, an einem 6 gleisigem Streckenabschnitt in Bremen Mitte auf 400m Länge Schienenstegdämpfer eingesetzt und an einem weiteren Streckenabschnitt auf 200m Länge die Schienen zu Erprobungszwecken beschäumt.

Hinsichtlich der Ausweisung neuer Wohnbebauung entlang von Eisenbahnstrecken wird auf das Kapitel 17 (Bauleitplanung) verwiesen.

13.2.2 Ausstehende Maßnahmen

Im Ballungsraum Bremen sind in den kommenden Jahren weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation an Bahnstrecken vorgesehen. Dabei handelt es sich sowohl um weitere Maßnahmen aus dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes, als auch um Maßnahmen auf kommunaler Ebene und Maßnahmen im Zusammenhang mit infrastrukturellen Veränderungen und Erweiterungen.

Die kommunale Handlungsebene wird sich dabei vorrangig auf die betroffenen Gebiete erstrecken, die nicht von der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes erfasst werden, denen jedoch auf Grund der Lärmbelastung ein vergleichbares Schutzbedürfnis zukommt. Hier sind insbesondere Wohngebiete zu berücksichtigen, die nach dem 1. April 1974 entstanden sind oder geplant wurden. Die einzelnen Maßnahmen sind in Tabelle 11 aufgelistet.

Tabelle 11: Lärmsanierungsmaßnahmen an Bahnstrecken des Bundes

Nr. ^{35*}	Streckenbezug	Maßnahme	Verantwortlichkeit
Maßnahmen des Bundes im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung			
1-4	1740 HB-BHV	Lärmsanierung der Ortsdurchfahrt Burgdamm	Bund
5-10	1740 HB-BHV	Lärmsanierung der Ortsdurchfahrt Burg-Grambke	Bund
33	1404 OS-HH	Fertigstellung der Lärmsanierung Ortsdurchfahrt Mahndorf	Bund

³⁵ Nummerierung entspricht der in Anhang 4 – Übersichtskarte Maßnahmen Bahn.

Nr.	Streckenbezug	Maßnahme	Verantwortlichkeit
Sonderprojekte in der Verantwortung des Bundes			
15a	1740 / 2200 /1412 HB-BHV/HH	Lärmschutz HB Walle	Bund
44	2200 OS-HB	Lärmschutz Eisenbahnüberführung Hastedter Heerstraße Die Eisenbahnüberführung wird erneuert. Die Lücke in der Lärmschutzwand soll mit dem neuen Brückenbauwerk geschlossen werden	Bund
54a	2200 HB-OL	Lärmschutz enge Kurvenradien und Eisenbahnüberführung Breitenweg In den Kurven der nördlich des Hbf in Richtung Oldenburg soll eine Schienenschmierung zur Vermeidung des Kurvenquietschens installiert werden. Zusätzlich soll auf einem Brückenbauwerk das Brückendröhnen mit Unterschottermatten reduziert werden.	Bund

Nr.	Streckenbezug	Maßnahme	Verantwortlichkeit
Sonderprojekte Stadtgemeinde Bremen			
55a	1500 HB-OL	<p>Lärmschutz Eisenbahnüberführung Weser (Stephani-Brücke)</p> <p>Die Stephanibrücke kann mit Hilfe von hochelastischen Schienenbefestigungen entdröhnt werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Machbarkeit geprüft und die Kosten ermittelt. Der Bund ist aufgefordert die Finanzierung sicherzustellen.</p>	Bund
54	1500 HB-OL	<p>Erweiterung des Lärmschutzes in Bremen-Mitte</p> <p>Mit einmalig bereitgestellten Mitteln soll der aktive Lärmschutz im Einflussbereich der Oldenburger-Kurve erweitert werden.</p>	Stadt Bremen
36	1740 H-HB	<p>Lärmschutz HB Mahndorf</p> <p>Auf einer Freifläche soll ein Lärmschutzwall mit verfügbarem Erdmaterial errichtet werden.</p>	Stadt Bremen
27a	2200 HH-HB	<p>Lückenschluss „Auf der Heide“</p> <p>In HB Oberneuland werden drei Bahnübergänge durch Unterführungen ersetzt. Im Bereich Auf der Heide soll die Lücke in der Lärmschutzwand geschlossen werden</p>	Stadt Bremen
-	Alle	<p>Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen</p> <p>Zukünftig sollen auf kommunaler Ebene auch Anträge auf Förderung von Schallschutzfenster für Bahnlärmbetroffene zulässig sein.</p>	Stadt Bremen

Nr.	Streckenbezug	Maßnahme	Verantwortlichkeit
Weitere mögliche Maßnahmen			
-	Alle	Schließen von Lücken im vorhandenem aktiven Schallschutz Nach Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes, bleiben vereinzelt Lücken im aktiven Schallschutz. Punktuell könnte das Schließen dieser Lücken für zusätzliche Entlastung sorgen.	Einzelfallprüfung erforderlich

Die aufgelisteten Maßnahmen erstrecken sich dabei überwiegend auf Gebiete an Eisenbahnstrecken, die bereits nach der ersten Kartierungsstufe als prioritär eingestuft werden konnten. Erst mit Vorliegen der aktualisierten Lärmkarten können die Gebiete identifiziert werden, für die weitere Maßnahmen zu prüfen wären.

Für die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn sind keine gesonderten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Hier greifen die Vereinbarung in der Bauleitplanung und die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen durch die Stadtgemeinde Bremen gleichermaßen. Gemeinsam mit dem Infrastrukturbetreiber werden jedoch Kommunikationswege verbessert, um Synergien mit anderen vom Betreiber geplanten Maßnahmen zu erzielen. Größere Instandhaltungsmaßnahmen sollen in diesem Zusammenhang der Stadtgemeinde Bremen frühzeitig angezeigt werden, um möglichen kommunalen Lärmschutzmaßnahmen eine effiziente Umsetzung zu ermöglichen.

13.2.3 Langfristige Strategie

Eine langfristige Strategie muss gemeinsam mit dem Bund erarbeitet werden. Das Güterverkehrsaufkommen und der Wunsch nach einem dichteren Personenverkehr auf der Schiene führen auf den vorhandenen Strecken bereits heute zu Konflikten. Um diese zu erwartenden Verkehrsmengen auf der Schiene abwickeln zu können, sind infrastrukturelle Ergänzungsmaßnahmen erforderlich. Verkehre von und zu den Seehäfen in Bremerhaven und Wilhelmshaven sollen langfristig um den Ballungsraum Bremen herum geführt werden. Hierzu sind Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden: Schwerpunkt bildet dabei eine großräumige Umfahrung Bremens im Nord-Osten über die Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser-Verkehrsbetriebe von Bremerhaven über Bremervörde und Rotenburg nach Verden. Im Bereich Rotenburg und Verden müssen zu diesem Zweck auch Anlagen der DB Netz AG ausgebaut werden.

Güterverkehr wird auch langfristig durch den Ballungsraum Bremen verkehren. Bei allen infrastrukturellen Neubau- und Änderungsmaßnahmen, die eine theoretische Steigerung des Verkehrsaufkommens mit sich bringen, sind die nationalen gesetzlichen Vorgaben zum Lärmschutz zu beachten. Diese sind in der Regel strenger, als die vorhandene Situation zu beurteilen ist, so dass eine Verpflichtung zu Lärmvorsorgemaßnahmen zu einer Verbesserung der Lärmsituation führt. Dies betrifft jedoch nur den Streckenabschnitt, in dem eine Bau- oder Änderungsmaßnahme durchgeführt wird.

Der Ballungsraum Bremen wird langfristig auch von den Zielsetzungen des Bundes und der europäischen Gemeinschaft profitieren. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn soll in der Bundesrepublik Deutschland der Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 halbiert werden. Prioritär wird hierfür der Austausch veralteter Graugussbremssysteme durch Verbundstoffbremssysteme an Güterwagen verfolgt. Dadurch werden die Radoberflächen der Fahrzeuge weniger aufgeraut, so dass diese zu weniger Schwingungen während der Fahrt angeregt werden und in der Folge leisere Fahrgeräusche emittieren. Damit für diese Umrüstung auch ein monetärer Anreiz bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei den Wagenhaltern besteht, gilt seit dem 1. Juni 2013 bei der DB Netz AG ein lärmabhängiges Trassenpreissystem. Züge mit nicht sanierten Wagen werden verteuert, Züge die ausschließlich oder deutlich überwiegend aus umgerüsteten Wagen gebildet sind, erhalten einen Bonus.

14. Luftverkehr

14.1 Sachstand

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 3,5 km.

Im Jahr 2008 wurde mit rund 47.000 Flugbewegungen ein langjähriges Maximum erreicht. Im Jahre 2012 waren es rund 45.000 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 innerhalb des Ballungsraums Bremen, in dem wesentliche Lärmquellen zu kartieren waren.

Von Fluglärm sind Wohngebiete im Einflussbereich des Verkehrsflughafens Bremen, insbesondere in Richtung der Hauptstart- und Landebahn betroffen, welche in Ost-West-Richtung verläuft. Die Lärmkartierung wurde im Jahr 2012 auf Grundlage der Flugbewegungen des Jahres 2010 durchgeführt. Im Bereich der Lärmpegel $L_{DEN} > 70(A)$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB}(A)$ befindet sich keine Wohnbebauung.

14.2 Bisherige Maßnahmen

Mit lärmmindernden Maßnahmen befasst sich eine Fluglärmkommission, in der u. a. die umliegenden bremischen und niedersächsischen Stadtteile bzw. Gemeinden sowie die jeweiligen Fachabteilungen der beteiligten senatorischen Dienststellen (Umwelt, Gesundheit, Finanzen, Wirtschaft) vertreten sind.

Zur Überwachung des Fluglärms betreibt der Verkehrsflughafen Bremen eine Messanlage, welche an neun ortsfesten Punkten kontinuierlich den Schall misst und die Messergebnisse in einer Datenbank speichert. Die wesentlichen Messergebnisse der Lärmmessanlage sind auf den Internetseiten des Wirtschaftsressorts unter: <http://www.wirtschaft.bremen.de> unter der Rubrik „Info & Service“ veröffentlicht.

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 Zivilluftfahrt³⁶ erfüllen,“ von 6 bis 22.30 Uhr erlaubt. Weitergehend erlaubt die Betriebsgenehmigung des Flughafens „zwei Landungen bis 23 Uhr von Luftfahrzeugen, ... , deren Halter Luftfahrtunternehmen sind, die am Flughafen Bremen einen Schwerpunkt ihres Wartungsbetriebes unterhalten und von der Genehmigungsbehörde als <<Home Carrier>> anerkannt sind“ sowie „verspätete Landungen bis 24 Uhr“ dieser Luftfahrzeuge. Diese Ausnahmen werden im Einzelfall von der Luftfahrtbehörde geprüft.

Beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ist die Stelle einer/s Fluglärmschutzbeauftragten eingerichtet. Diese Person nimmt auch an den Beratungen der Fluglärmkommission teil.

Zahlreiche Maßnahmen zur Lärminderung beruhen auf nationalen und internationalen Regelungen. Gemäß Grundgesetz Artikel 73 Nr. 6 hat der Bund die ausschließliche Zuständigkeit bei der Gesetzgebung auf dem Gebiet des Luftverkehrs. Hierzu gehören die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) und die Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die bei der Bemessung der Start- und Landegebühren verwendet wird. In Europa müssen alle Flugzeuge der zivilen Luftfahrt mindestens den Lärmbestimmungen nach Kapitel 3 LuftVZO genügen. Militärische Luftfahrzeuge sind davon ausgenommen und anderen Standards unterworfen. Als Beispiele ist das Luftfahrzeug AWACS zu nennen, welches allerdings am Verkehrsflughafen Bremen nicht landet, sondern in seltenen Ausnahmefällen einen Übungsanflug durchführt. Bei unzumutbaren Fluglärm-Beeinträchtigungen durch militärischen Flugbetrieb wird aus Lärmschutzgründen seitens des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr Kontakt zur Luftwaffe aufgenommen um die beanstandeten Flugbewegungen auf Lärminderungspotentiale zu überprüfen.

Im Rahmen der Lärmkartierung 2007 wurden Flugroutenvarianten berechnet, aus denen sich eine Entlastung für rund 290 Betroffene im Pegelbereich $L_{DEN} >55$ bis 60 dB(A) ergeben könnte. Eine dieser Varianten wird seit September 2010 als sogenannte Wesertalroute geflogen.

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. Informationen über den Lärmschutzbereich sind ebenfalls auf der Seite <http://www.wirtschaft.bremen.de> unter der Rubrik „Info & Service“ veröffentlicht.

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.

Zur Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz an in der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone gelegenen Wohngebäuden siehe den folgenden Kapitelabschnitt.

Entsprechend dem Konzept zur Reduzierung von Fluglärm am Verkehrsflughafen Bremen, das in der Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen am 26. September 2012 und in der Sitzung der Bremischen Bürgerschaft am 23. Januar 2013 erörtert wurde, hat die Flughafen Bremen GmbH im April 2013 einen Antrag auf Änderung der Entgeltordnung eingereicht. Mit der Schaffung zeitlich gestaffelter Flughafenentgelte sollen finanzielle Anreize zur Reduzierung verspäteter nächtlicher Starts und Landungen gesetzt werden. Die geänderte Entgeltordnung trat am 1. September 2013 in Kraft.

³⁶ Das Abkommen der ICAO vom 7. Dezember 1944 ist ein völkerrechtlicher Vertrag und enthält u.a. lärmbezogene Klassifizierungen für Flugzeuge (siehe Abkürzung und Literatur am Schluss).

14.3 Geplante Maßnahmen

Anspruch auf nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ggf. zu erstattenden Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone gelegenen Wohngebäuden entsteht frühestens ab 24. Dezember 2014. Entsprechende Anträge werden jedoch bereits im Vorfeld bearbeitet und beschieden.

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

14.4 Langfristige Strategie

Langfristig ist vorgesehen, auf die Ausweisung von neuen Wohngebieten im Bereich der Lärmpegel $L_{DEN} > 60(A)$ und $L_{Night} > 50 \text{ dB}(A)$ bzw. innerhalb der Tag-Schutzzone 2 und der Nachtschutzzone ganz zu verzichten.

15. Gewerbe- und Industrie

15.1 Sachstand

Der Gewerbe- und Industrielärm wurde mittels berechneter flächenbezogener Schalleistungspegel 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 Nachbarschaft. 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, der für die Aktionsplanung gilt.

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 Gebäudeeigentümern selbst gewährleistet werden. Mit der obersten Immissionsschutzbehörde wurden für diese Gebiete gesonderte Regelungen getroffen.

15.2 Maßnahmen

Die Einhaltung der Immissionswerte der TA Lärm wird von der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen ggf. durch Messungen überprüft, Beschwerden werden verfolgt und mit Erkenntnissen aus der Lärmkartierung verglichen. Zukünftig sollen Erkenntnisse aus der Lärmkartierung sowie die Beschwerdesituation verstärkt berücksichtigt werden. In der Bauleitplanung werden bestehende Betriebe berücksichtigt. Die Gesamtlärmbelastung durch das Zusammenwirken von Straßenverkehrslärm mit Gewerbe- und Industrielärm in einzelnen Gebieten wird bei jeder Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen berücksichtigt. Daraus ergibt sich, dass keine zusätzlichen Maßnahmen im Aktionsplan erforderlich sind.

15.3 Langfristige Strategie

Durch das Minimierungsgebot des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist langfristig mit einer Verringerung des Gewerbe- und Industrielärms im Ballungsraum Bremen zu rechnen. So sind die Betreiber genehmigungsbedürftiger Anlagen gemäß § 5 BImSchG verpflichtet, „durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen“ Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen zu treffen.

Aufgrund der strengen Regelungen des anlagenbezogenen Immissionsschutzes und der verbindlichen Immissionswerte der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) gibt es Betroffene aus dem Bereich Gewerbelärm oberhalb der Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung nur im Bereich großflächiger Industrieanlagen oder im Bereich von Seehafenumschlagsanlagen. In der Regel sind in den jeweiligen Bebauungsplänen entsprechende Hinweise und Festsetzungen enthalten, die z.B. im Falle von Hafenanlagen die erhöhten Lärmimmissionen berücksichtigen und passiven Schallschutz als Auflage beinhalten. Im Falle der Erweiterung des stadtbremischen Containerterminals in Bremerhaven wurden entsprechende Festsetzungen im Rahmen der Planfeststellung zur Erweiterung der Containerumschlagsanlagen für den Bereich Weddewarden getroffen.

Im Rahmen der Entwicklung der Überseestadt wurden ebenfalls zahlreiche Einschränkungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Lärm getroffen und im jeweiligen Bebauungsplanverfahren festgeschrieben. Von der obersten Immissionsschutzbehörde wurde gegenüber den betroffenen Betrieben bei der Entwicklung einiger Bebauungspläne eine entsprechende verbindliche Erklärung abgegeben, die diese Einschränkungen sowie den garantierten Bestandsschutz für die vorhandenen Gewerbeanlagen berücksichtigen. Bei Hafenumschlagsanlagen handelt es sich überwiegend um Anlagen die unter den Anwendungsbereich des § 22 Bundes-Immissionsschutzgesetz fallen (nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen). Der Anwendungsbereich der TA-Lärm ist für Seehafenumschlagsanlagen vom Gesetzgeber aufgrund der überregionalen Bedeutung dieser Anlagen eingeschränkt.

Auch im Bereich Seehausen/Hasenbühren, der sowohl durch ein großes Stahlwerk als auch durch Hafenumschlagsanlagen beaufschlagt wird, sind i.d.R. die Lärmprobleme im Rahmen der Bebauungsplanung berücksichtigt worden, um im Rahmen des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme eine verträgliches Miteinander zwischen Gewerbe und Wohnen zu gewährleisten.

Einige der o.g. Anlagen werden im Rahmen der Eigenüberwachung durch die Betreiber selbst überwacht (Stahlwerk, Containerumschlag Bremerhaven). Die zuständige Überwachungsbehörde kann sich bei Bedarf Zugang zu diesen Daten verschaffen. Konkreten und berechtigten Beschwerden wird im Rahmen des normalen Vollzuges des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nachgegangen.

Einschränkungen, die sich aus Bebauungsplänen oder aus verbindlichen Festlegungen ergeben, werden von der zuständigen Überwachungsbehörde berücksichtigt. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz stellt ausreichende Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an Anlagen bereit. Über Beschwerden entscheidet die zuständige Behörde im Einzelfall.

Daher sind in diesen Bereichen im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

16. Gesamtbewertung mehrerer Lärmquellen

Für die Lärmkartierung werden berechnete Jahresmittelwerte verwendet. Bisher gibt es in Deutschland kein anerkanntes Verfahren zur Gesamtbewertung einer Belastungssituation aus mehreren Lärmquellen auf der Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie. Für die Ermittlung eines Gesamtlärmindex des Verkehrslärms wurde die VDI-Richtlinie (Nr. 3722) erarbeitet. Aus der Überlagerung verschiedener Lärmkarten lassen sich Gebiete ermitteln, die mehreren Lärmquellen ausgesetzt sind. Diese Gebiete können als besondere Belastungsgebiete definiert werden. Umgekehrt lassen sich auch „Ruhige Gebiete“ ermitteln, die in Kapitel 18 behandelt werden.

Aus den Lärmkarten für Straßenverkehr, Eisenbahn, Flugverkehr, Straßenbahn und Gewerbe/Industrie wurde auf Grundlage der Lärmkarten 2007 bzw. 2009 zunächst eine graphische Überlagerung erstellt. Dabei wurden zunächst die für diesen Lärmaktionsplan relevanten Lärmpegel von nachts >60 dB(A) und für den Gesamttag von >70 dB(A) berücksichtigt. Eine Überlagerungskarte mit Darstellungen der Lärmpegel für den Gesamttag von >50 dB(A) wurde für die Betrachtung der „Ruhigen Gebiete“ als Grundlage verwendet.

Aufgrund der hohen Zahl von Lärmbelasteten an Straßen und Schienenwegen wurde außerdem eine Überlagerungskarte auf Grundlage der Lärmkarten 2009 der Eisenbahnen des Bundes und der Lärmkarten 2012 der Straßen und sonstigen Schienenwege in Bremen als Orientierungshilfe für das Schallschutzfensterprogramm erstellt.

Überlagerungen mehrerer Lärmquellen betreffen im Wesentlichen gemeinsame Einwirkungen von Straßenverkehr und Eisenbahnlärm in Hemelingen, Arbergen, Sebaldsbrück, entlang der B75 von Woltmershausen bis Utbremen – insbesondere im Stephaniviertel, im Bereich Regensburger Straße, beim Rangierbahnhof Oslebshausen, an einigen Stellen im Umkreis des Hauptbahnhofs, in Horn und in Bremen Nord.

Ein Zusammenwirken des Lärms von Eisenbahn und Straßenbahnen findet an den Kreuzungspunkten in Horn, Sebaldsbrück und im Umfeld des Hauptbahnhofs sowie in der Nähe des Bahnhofs Walle statt.

Überlagerungen von Straßenverkehrslärm und Straßenbahnlärm treten an einigen Hauptverkehrsstraßen in geringer räumlicher Ausdehnung auf, z. B. in Grolland entlang der B75, in Gröpelingen und Walle, in der Stadtmitte, in der Neustadt, in Schwachhausen, in Horn, in Sebaldsbrück, in der Vahr, in Huckelriede und in der östlichen Vorstadt.

Mehrfachbelastungen durch drei Lärmquellen (Straße, Eisenbahn, Straßenbahn) treten nur in einigen Bereichen auf, z. B. in Walle, im Umfeld des Hauptbahnhofs, am Concordiatunnel, in Hastedt, in Sebaldsbrück und in Horn.

Eine aktualisierte Überlagerungskarte auf Grundlage der neuen Lärmkarten der Eisenbahnen des Bundes mit den übrigen Lärmkarten 2012 wird voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2014 erstellt werden können. Bei den Prioritäten für Maßnahmen sollen die bereits bekannten Mehrfachbelastungen berücksichtigt werden.

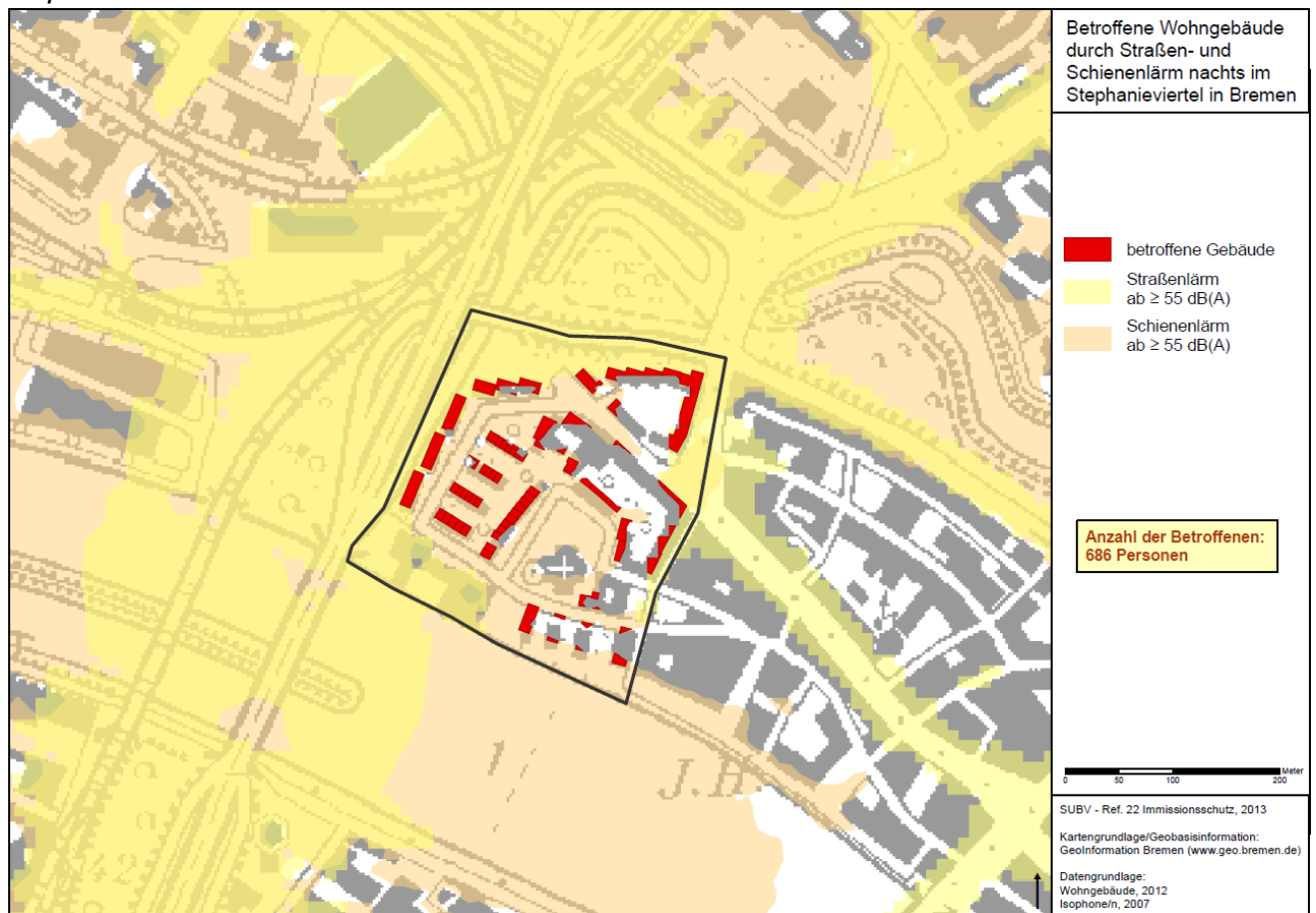
16.1 Vorgeschlagene (kombinierte) Maßnahmen im Bereich Verkehr (mittel- bis langfristig)

Wie bereits in Kapitel 10.3 und 13.2.2 (Tabelle 11, Nr. 55a) dargestellt, besteht im Bereich der Innenstadt eine erhebliche Lärmbelastung durch das Zusammenwirken von

Straßenverkehrslärm und Schienenlärm. Ursache sind die bislang ohne jeglichen Schallschutz ausgestattete Eisenbahnbrücke und die Straßenverkehrsbrücke der B6/B75 über die Weser.

Die Karte (Abbildung 20) zeigt eine Überlagerung des Schienenlärms und des Straßenverkehrslärms. Deutlich erkennt man die großflächige Ausbreitung des Schienenlärms, der erhebliche Bereiche des Stephaniviertels und der Überseestadt erreicht. In den rot markierten Gebäuden sind insgesamt etwa 690 Personen mit mehr als 55 dB(A) nachts belastet. Erkennbar wird dabei auch, dass letztendlich sowohl der Schienenverkehr als auch der Straßenverkehr gemindert werden müssen, um eine spürbare Entlastung in diesem Bereich zu bewirken. Der größere Lärmbeitrag kommt jedoch von der Schiene.

Abbildung 20: Überlagerung von Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bereich der Stephanibrücken



Eisenbahnbrücke:

Die Stephanibrücke kann mit Hilfe von hochelastischen Schienenbefestigungen entdröhnt werden. Damit kann eine Minderung von 6 bis 10 dB(A) erreicht werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Machbarkeit geprüft. Die Umsetzungskosten werden auf ca. 2 Millionen Euro geschätzt. Der Bund ist aufgefordert die Finanzierung sicherzustellen. Eine weitere Maßnahme, die zur Lärmreduzierung beitragen würde, ist der Austausch von Kabelschachtdeckungen auf der Brücke. Diese bestehen bisher aus Metallblechen, die lose auf der Brückenkonstruktion aufliegen, und könnten gegen Kunststoffabdeckungen getauscht werden, womit eine weitere Geräuschquelle an der Brücke gemindert werden kann. Die Kosten hierfür betragen ca. 135.000 Euro.

Brücke für den Fahrzeugverkehr:

Allein die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der südlichen Seite der Stephanibrücke würde mittelfristig mehr als 70 Anwohner/-innen um 2-4 dB(A) über den Gesamttag entlasten, sowohl nachts als auch tagsüber ergäbe sich eine Lärminderung für über 200 Menschen. Aufgrund der gegenwärtigen Situation sind in einem Radius von 700 m rund 1.400 Anwohner/-innen allein im zweiten Obergeschoss der Gebäude einem mittleren Außenlärmpegel von mehr als 65 dB(A) über 24 Stunden ausgesetzt.³⁷ Mit einer Lärmschutzwand würden auch die Aufenthaltsqualität und die städtebauliche Entwicklungsmöglichkeit im Stephanitorviertel verbessert. Städtebauliches Ziel wäre es dabei, die Stadtansicht auf Weserfront und Altstadt dauerhaft zu erhalten.

Die Maßnahme war bereits im Lärmaktionsplan 2009 als Vorschlag enthalten, wurde aber mangels vorhandener Haushaltsmittel bislang nicht beschlossen. Mittlerweile sind aufgrund der rasanten Zunahme des Verkehrsaufkommens sowie der steigenden Gesamtgewichte des Schwerverkehrs bei älteren Brücken die Tragreserven zunehmend aufgebraucht. Hinzu können bei diesen Bauwerken teils bauartbedingte, teils altersbedingte Defizite der Tragfähigkeit kommen. Aus diesem Grunde hat das BMVBS angeordnet, dass die Statik aller Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen untersucht werden muss.

Daher wurde auch die Stephanibrücke über die Weser einer Nachrechnung unterzogen. Dabei sollte auch eine mögliche Lärmschutzwand an der Ostseite der Brücke in die Berechnungen einbezogen werden. Nach vorliegenden Ergebnissen des beauftragten Ingenieurbüros besteht bei dem unterstellten Lastmodell aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens derzeit eine Überschreitung der zulässigen Auslastung. Daher kann aus Gründen der Tragsicherheit zurzeit keine zusätzliche Lärmschutzwand errichtet werden.

Erst nach Vorliegen der endgültigen Prüfergebnisse wird über eine eventuell notwendige Instandsetzungs- bzw. Ertüchtigungsplanung entschieden werden können. Im Zuge dieser Planungen kann dann auch eine Lärmschutzwand berücksichtigt und eine Kostenermittlung durchgeführt werden.

17. Bauleitplanung

17.1 Ziele

Die Förderung der Innenentwicklung ist ein wesentliches Ziel städtebaulicher Planungen. Bei der Ausweisung neuer oder der Überplanung bestehender Nutzungen führt dies häufig zu Konflikten beim Immissionsschutz.

In der Bauleitplanung wird die DIN 18005 bei der Ausweisung von Baugebieten als lärmtechnisches Regelwerk herangezogen. Die in der DIN 18005 enthaltenen Belastungsannahmen und Beurteilungsverfahren sind mit anderen in ganz Deutschland gültigen Normen und Richtlinien abgestimmt. Für Wohn-, Dorf- und Mischgebiete gelten nachts zum Schutz vor Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm um 5 dB(A) niedrigere Orientierungswerte. Eine Überschreitung der Orientierungswerte bedarf einer besonderen abwägenden Rechtfertigung.

Bei der Ausweisung neuer Wohnbebauung haben sich die Ressorts Umwelt, Bau und Gesundheit ergänzend zur DIN 18005 in der „Vereinbarung zum Schallschutz in der

³⁷ Hierzu liegen inzwischen zwei voneinander unabhängige gutachterliche Berechnungen vor

städtebaulichen Planung“ vom 15. November 2005 auf weitere einzuhaltende städtebauliche Standards geeinigt.

17.2 Maßnahmen

Sofern bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Vorbelastung durch Lärm erkennbar ist, wird zunächst die Möglichkeit von aktiven Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwand oder -wall) geprüft. Sofern aktive Maßnahmen nicht möglich sind, wird im Bebauungsplan eine textliche Festsetzung oder wenigstens ein Hinweis aufgenommen, dass entsprechender passiver Schallschutz notwendig ist (z. B. durch Gestaltung, Anordnung und Ausrichtung der Gebäude).

Die Gesamtlärmbelastung durch das Zusammenwirken verschiedener Lärmquellen in einzelnen Gebieten wird zukünftig bei jeder Aufstellung oder Änderung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen ermittelt. Sofern die Gesamtlärmbelastung als kritisch anzusehen ist, wird dieses im Einzelfall in der Bauleitplanung berücksichtigt.

17.3 Langfristige Strategie

Das planungsrechtliche Instrument der Baunutzungsverordnung mit der grundlegenden Unterscheidung in Reine Wohngebiete (WR), Allgemeine Wohngebiete (WA), Misch- und Kerngebiete (MI) bzw. (MK) sowie Gewerbe- und Industriegebiete (GE) bzw. (GI) folgt weitgehend dem Prinzip der Funktionstrennung der Charta von Athen³⁸, das diese 1933 entwickelt hat als Antwort auf die umwelt- und lärmbelasteten Lebensbedingungen in Folge der Industrialisierung am Ende des 19. Jahrhunderts. Europaweit bestimmte das Prinzip der Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr den Städtebau des 20. Jahrhunderts.

Veränderte Produktionsbedingungen, höhere Umweltstandards und der Strukturwandel mit Zunahme des Dienstleistungssektors haben die Störpotenziale reduziert und die Notwendigkeit einer durchgreifenden Trennung vermindert. Die Trennung der Wohngebiete von anderen städtischen Funktionen hat zu Problemen bei der Verkehrsentwicklung, sozialen Nachteilen und Segregationen geführt und den Diskurs über die „urbane Stadt“ neu belebt. Ein anhaltender wirtschaftsstruktureller Wandel erforderte und ermöglichte Stadtumbau und ein Umsteuern zur Innenentwicklung. Stichworte wie „nutzungsgemischte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“, „nachhaltige Stadt“ prägen die neuen Konzepte der Nutzungszuordnung in der Stadtentwicklung. Seit der neuen Charta von Athen 1998 wird von den Planerverbänden die vernetzte Stadt propagiert – vernetzt in gesellschaftlicher, wirtschaftlicher ökologischer und raumstruktureller Hinsicht.³⁹ In der Fassung 2003 heißt es im Abschnitt „Bewegung und Mobilität“ u. a.: „Die räumliche Organisation der vernetzten Stadt wird eine vollständige Integration von Verkehrs- und Stadtplanungsprozessen beinhalten. ... Dadurch können vermeidbare Wege minimiert werden. Bequemlichkeit in Mobilität und Erreichbarkeit wird ein entscheidendes Kriterium im Stadtleben sein, verbunden mit einer größeren Auswahl an Transportmitteln.“

Es ist davon auszugehen, dass das planungsrechtliche Instrumentarium in Zukunft Stück für Stück das Konzept der strikten Funktionstrennung wird überwinden müssen, ohne das Schutzbedürfnis empfindlicher Nutzungen außer Acht zu lassen.

³⁸ Congrès Internationaux d'Architecture Moderne: Charta von Athen, Athen 1933.

³⁹ Conseil Européen des Urbanistes: Die neue Charta von Athen, Athen Mai 1998; überarbeitete Fassung: Die neue Charta von Athen 2003 – Vision für die Städte des 21. Jahrhunderts

Als politische Initiative der EU-Fachminister zur integrierten Stadtentwicklung wurde 2007 die LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt beschlossen. Darin heißt es u. a.: „Eine wichtige Grundlage für die effiziente und nachhaltige Nutzung der Ressourcen ist eine kompakte Siedlungsstruktur. ... Als besonders nachhaltig hat sich dabei das Konzept der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeitgestaltung in den Stadtquartieren erwiesen.“⁴⁰

Dem mit der LEIPZIG CHARTA eingeforderten ganzheitlichen, integrierten Ansatz der Stadtentwicklung folgt das Bremer Leitbild der Stadtentwicklung, das unter Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen mehrerer Workshops erarbeitet wurde. Es ist Grundlage des neu aufzustellenden Flächennutzungsplans und weiterer Fachplanungen, die Auswirkungen auf die Stadtentwicklung haben. Im Kapitel „Vitale Quartiere – Urbanität, sozialen Zusammenhalt, kulturelle Teilhabe und Vielfalt stärken“ des Bremer Leitbildes der Stadtentwicklung werden wesentliche Voraussetzungen für urbane Innovation und Produktivität benannt. Zugleich, so heißt es weiter, erfordern diese aber auch den offenen Umgang mit einigen Herausforderungen städtischen Lebens. „Es gilt, die Zumutungen städtischer Dichte und Mischung anzunehmen, ihre Vorteile für die Stadt der kurzen Wege zu sehen und angemessene neue und flexible Formen des städtischen Miteinanders in gemischter Nutzung zu entwickeln.“⁴¹ Aus der Sicht der Lärminderung bietet dieser veränderte Ansatz sowohl Chancen (Vermeidung von Verkehren) als auch Risiken (erhöhte Lärmpegel durch gemischte Nutzungen) und muss daher kritisch begleitet werden.

Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung wird zurzeit mit dem Verkehrsentwicklungsplan ein Mobilitätskonzept entwickelt und darauf hingewirkt, unnötige Verkehre durch abgestimmte Planung zu vermeiden.

Im Rahmen des Klimaschutzkonzepts für die Stadt Bremen wird die Stärkung integrierter Standorte in Siedlungsbereichen angestrebt. Integrierte Standorte verfügen über eine überdurchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung, verhältnismäßig gute Nahversorgungseinrichtungen und Nähe zu möglichen Arbeitsplatzstandorten. Dies wurde im Konzept zur Entwicklung des Einzelhandels berücksichtigt, das am 17. November 2009 durch die Bremische Bürgerschaft beschlossen wurde.

Zur Berücksichtigung des Fluglärms bei der Bauleitplanung siehe Kapitel 14.4.

18. Ruhige Gebiete

Zur Definition „ruhiger Gebiete in einem Ballungsraum“ bestimmt Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie unter Buchstabe l), dass die zuständige Behörde ein solches Gebiet beispielsweise anhand von Lärmindizes für sämtliche Schallquellen festlegt. Gemäß Artikel 8 Absatz 1, Buchstabe b dieser Richtlinie soll es Ziel des Aktionsplanes sein, „Ruhige Gebiete“ gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Zum Anwendungsbereich der Lärminderungsplanung gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz gehören u.a. „öffentliche Parks und andere ruhige Gebiete eines Ballungsraums“ sowie „ruhige Gebiete auf dem Land“ (§ 47a BImSchG). Bremen ist nach den gesetzlichen Kriterien als Ballungsraum eingestuft. Sogenannte „Ruhige Gebiete“ in Ballungsbereichen gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen gehört zu den Zielen eines

⁴⁰ LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt, angenommen anlässlich des Informellen Ministertreffens zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt in Leipzig am 24./25. Mai 2007.

⁴¹ Bremen! Lebenswert, urban, vernetzt – Leitbild der Stadtentwicklung 2020, Bremische Bürgerschaft Drs. 17/330 S vom 26. 5. 2009.

Lärmaktionsplans. Dabei ist auf Prioritäten einzugehen, die sich ggf. aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben (§ 47d BImSchG).

Die LAI bietet mit den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung eine Hilfestellung zur Definition der rechtlichen Qualität und zur Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“.

Um im Land Bremen ein abgestimmtes Vorgehen zu gewährleisten, wurde ein Unterarbeitskreis „Ruhige Gebiete“ gebildet, in dem sowohl die Stadt Bremen als auch die Stadt Bremerhaven vertreten sind. In diesem Unterarbeitskreis wurde ein Vorschlag für die Ausweisung „Ruhiger Gebiete“ erarbeitet, der sich an europäischen Vorgaben orientiert⁴² und auch im Flächennutzungsplan Berücksichtigung findet. Das Landschaftsprogramm stellt die „Ruhigen Gebiete“ vor allem unter dem Aspekt der Erholung dar.

An dem Unterarbeitskreis waren die Stadtplanung und die Grünplanung beteiligt, auch um die Zielsetzungen der Landschaftsplanung und des Grünen Netzes zu berücksichtigen.

Im Idealfall soll in jeder Stadtregion (Stadtteil, Ortsteil) ein ruhiger Bereich vorhanden sein oder entwickelt werden. Nach Möglichkeit sollen diese Bereiche vernetzt sein, damit Bürger/-innen zum Beispiel über Grünverbindungen in die großen Erholungsbereiche im Umfeld gelangen können.

Es sollen Erholungsräume und ruhige Bereiche erhalten bleiben wie Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten und ähnliche Grünbereiche, sowie Räume, in denen sich besonders schutzbedürftige Menschen aufhalten (z. B. Krankenhausareale, Sanatorien etc.). Weiterhin sollen für jede/n Bürger/-in diese ruhigen Räume in hinreichender Entfernung erreichbar und auch tatsächlich als Rückzugs- bzw. Erholungsgebiet nutzbar sein. In direkter Angrenzung an vorhandene Gewerbegebiete oder gar in Durchmischung von großflächigen Gewerbearealen werden Erholungsräume ausgewiesen, die nicht in Konflikt mit den betrieblichen Abläufen stehen. Die zur Abgrenzung der ruhigen Gebiete verwendeten Immissionswerte (Vorbelastung) wie auch die Zielwerte sind nicht als Verschärfung der Richtwerte der TA Lärm zu verstehen.

Als Ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind gemeinsam mit dem Landschaftsprogramm folgende Kategorien festgelegt worden:

Kategorie 1: Ruhiger Landschaftsraum

- Mindestgröße 30 ha (teilweise auch in Verbindung mit Freiräumen des Umlandes)
- $L_{DEN} \leq 50 \text{ dB(A)}$

Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel keiner weiteren Lärmzunahme.

⁴² European Union / Symonds Group Ltd: Definition, Identification and Preservation of Urban & Rural Quiet Areas, 2003

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

- 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
- Nutzung wie Kategorie 2

Ziel: Gebiet ist zu schützen mit dem Ziel möglicher Verbesserungen und keiner weiteren Lärmzunahme.

Die ruhigen Gebiete sind im Rahmen der Abwägung bei Bauleitplanung und Zulassungsverfahren zu berücksichtigen. Die ruhigen Gebiete sind in der als Anhang 2 beigefügten Karte dargestellt.

19. Finanzierung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen

Um wirksame Maßnahmen für die Lärminderung umsetzen zu können, sind in der Haushaltsplanung 2014/2015 Mittel in Höhe von 500.000 Euro pro Jahr vorgesehen. Für Schallschutz an Schienenwegen des Bundes wurde bisher einmalig ein Betrag von 800.000 Euro für Maßnahmen bereitgestellt. Diese Mittel sind für die Erweiterung des aktiven Lärmschutzes im Einflussbereich der Oldenburger Kurve zur Verfügung gestellt worden. Somit werden für die nächsten zwei Jahre 1,8 Millionen Euro für die Lärminderung bereit stehen. Weitere vorgeschlagene Minderungsmaßnahmen müssen in Abhängigkeit von der Beschlusslage für die kommenden Haushalte vorgemerkt und beschlossen werden oder sind ggfs. durch Umschichtung in den jeweiligen Haushaltsstellen zu erwirtschaften. Alle weiteren Maßnahmen an Eisenbahnstrecken werden mit Mitteln des Bundes oder im Rahmen kostenneutraler Projekte geplant.

Es ist beabsichtigt das Förderprogramm für Schallschutzfenster neu aufzulegen und den Anwendungsbereich auf Schienenlärm zu erweitern. Die Richtlinie für das Förderprogramm zum Einbau von Schallschutzfenstern befindet sich in Anhang 3.

19.1 Kosten für Maßnahmen an Straßen

Auf Grund des Alters der Straßenzüge und des Erhaltungszustandes muss bei einer Verbesserung der Fahrbahnoberflächen meist von einer Gesamtsanierung der Straßenanlagen ausgegangen werden. Zudem ist aus Sicht des Amtes für Straßen und Verkehr (ASV) eine städtebauliche Neuordnung des Straßenraumes zu prüfen. Dies liegt an den teilweise veränderten Nutzungsansprüchen im Straßenraum. Eine Kostenminderung ist

allerdings möglich im Rahmen von Kanalsanierungen durch Hansewasser. Bei folgenden Straßen wurde eine Verbesserung der Fahrbahnoberflächen bereits im Lärmaktionsplan 2009 geprüft und empfohlen:

Tabelle 12: Gesamtkosten bei Sanierung der Fahrbahnoberflächen

Projekt	Länge	Betroffene > 55 dB(A) nachts	Kosten gesamt (Euro)
Steffensweg	990 m	112	3.600.000
Lange Reihe	790 m	82	3.000.000
Summe	1780 m	294	6.600.000

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Kosten für Geschwindigkeitsbeschränkungen im individuellen Kraftfahrzeugverkehr sind meist geringer als für andere lärmindernde Maßnahmen, weil nur Verkehrszeichen aufgestellt werden müssen. Es können jedoch Mehrkosten durch zu ändernde Ampelsteuerungen (Programmierung von Lichtsignalanlagen) bis zu 60.000 Euro entstehen. Darüber hinaus entstehen zusätzliche Kosten im Rahmen von Überwachungsmaßnahmen.

Um die Taktfrequenz des ÖPNV auf längeren geschwindigkeitsreduzierten Strecken aufrechtzuerhalten, entstehen nach Aussage der BSAG durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf einigen Strecken zusätzliche jährliche Betriebskosten. Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen ist oft zusätzliches Fahrpersonal für den Einsatz eines weiteren vorhandenen Busses im Umlauf erforderlich. Zum Teil müssen auch zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, weil die Wendezeiten sonst zu kurz und Anschlüsse nicht erreicht werden. Durch nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen können jährliche Mehrkosten bis zu 150.000 Euro, bei ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzungen bis zu 300.000 Euro jährlich bei jeder Linie anfallen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass infolge der Einführungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Strecken des ÖPNV dieser durch die sich ergebenden längeren Fahrzeiten an Attraktivität verliert, was der grundsätzlichen Zielsetzung Bremens, den ÖPNV zu stärken und damit zu einer Entlastung des Kfz-Verkehrs und einer Lärminderung beizutragen, entgegenstehen würde.

Überwachung

Die Überwachung von Geschwindigkeiten wird mit unterschiedlichen Messgeräten durchgeführt. In Straßen, in denen aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30 angeordnet ist (Wohnstraßen, vor Kindergärten, Schulen, Seniorenheimen o.ä.), wird am Tag mit einem Handlasermessgerät die gefahrene Geschwindigkeit überwacht. Dazu ist es erforderlich, dass Kraftfahrzeugführer von Polizeibeamten angehalten werden, da der Fotobeweis bei diesen Geräten fehlt. Auf Straßen, auf denen mindestens Tempo 50 angeordnet ist, wird grundsätzlich tagsüber mit stationären und mobilen Geräten (Fahrzeug und Messgerät) gemessen. Hier liegt ein Fotobeweis vor. Oftmals kann an diesen Örtlichkeiten der Kraftfahrzeugführer auch nicht angehalten werden. Auf Autobahnen und Schnellstraßen, auf denen grundsätzlich schneller gefahren wird, wird hauptsächlich ganztägig stationär gemessen. Die bisher aus Lärmschutzgründen eingerichteten Geschwindigkeitsreduzierungen wurden im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung anlassbezogen mit den vorhandenen mobilen Geräten am Tag überwacht und sollen auch bei Ausweitung der Geschwindigkeitsreduzierungen weiterhin überwacht werden.

Bei einer Ausweitung der Überwachung müssen zusätzliche mobile Geräte angeschafft werden, da Messungen mit Handlasmessgeräten oder stationären Anlagen nicht geeignet sind. Neben den Anschaffungskosten für ein zusätzliches mobiles Geschwindigkeitsmessgerätes entstehen laufende Kosten für das Personal zum Einsatz dieses Gerätes, zur Auswertung der Messprotokolle und zur Verfolgung der Verstöße. Weiterhin entstehen Kosten für die Eichung, Wartung und Pflege des Messgerätes.

Temporäre Geschwindigkeitsreduzierungen etwa zur Nachtzeit, Durchfahrverbote für LKW oder die Einrichtung von zusätzlichen Halteverbote können nach Aussagen des Innenressorts nur mit zusätzlichem Personal in der Polizei Bremen und im Stadamt überwacht werden.

19.2 Maßnahmen der freiwilligen Lärmsanierung an bundeseigenen Eisenbahnstrecken

Alle Maßnahmen, die unter die freiwillige Lärmsanierung des Bundes fallen, werden im Rahmen dieses Bundesprogramms finanziert.

Sonderprojekte an bundeseigenen Eisenbahnstrecken in der Verantwortung des Bundes

Alle Maßnahmen, die als Sonderprojekt des Bundes gekennzeichnet sind, müssen durch Bundesmittel finanziert werden. Für die Entdröhnung der Stephanibrücke wurde ein Finanzierungsbedarf von ca. 2 Mio. Euro ermittelt.

Die Lärmschutzwand in Bremen Walle ist Ergebnis einer Bundespetition und wird daher vom Bund finanziert.

Weitere mögliche Maßnahmen (Lückenschlüsse)

Die Kosten für das Schließen von Lücken in Schallschutzwänden müssten im Einzelfall ermittelt werden. Ein m² Schallschutzwand kann zwischen 700 und 1.000 Euro kosten. Bei einer kommunalen Finanzierung können die Kosten auf Grund zusätzlicher Abgaben an die DB auf 1.200 bis 1.700 Euro/m² steigen.

Für eine 300 m lange und 2 m hohe Lärmschutzwand können demnach bei normaler Bauausführung Kosten von rund 1 Mio. Euro für die Stadtgemeinde Bremen anfallen. Beim Überbrücken von Hindernissen wie Brücken können die Kosten für diese aktiven Maßnahmen weiter steigen.

Alle weiteren Sonderprojekte des Bundes sollen im Rahmen ohnehin anstehender Baumaßnahmen umgesetzt werden. Die Projektverantwortung liegt in diesen Fällen bei der Deutschen Bahn.

19.3 Sonderprojekte an bundeseigenen und nichtbundeseigenen Schienenwegen in der Verantwortung der Stadtgemeinde Bremen

Die Sonderprojekte der Stadtgemeinde Bremen werden aus kommunalen Haushaltsmitteln finanziert. Für die Erweiterung des aktiven Lärmschutzes im Einflussbereich der Oldenburger Kurve ist ein Finanzierungsbedarf von ca. 1 Mio. Euro ermittelt worden.

Der Lärmschutzwall in Bremen Mahndorf soll ausschließlich durch Entgelteinnahmen finanziert werden, die durch die Abnahme der erforderlichen Bodenmengen erzielt werden können.

Der Lückenschluss Auf der Heide kann im Rahmen des ohnehin laufenden Projektes zur Beseitigung des Bahnübergangs mitfinanziert werden. Die zusätzlichen Kosten werden auf ca. 45 000 Euro geschätzt.

19.4 Kosten für passiven Schallschutz

Für das Schallschutzfensterprogramm aus den Jahren 2010-2011 wurden nachträglich Mittel in Höhe von 250.000 Euro jährlich bis Ende 2013 bereitgestellt, um alle bis 30. September 2011 eingegangenen Anträge bedienen zu können..

Als Kosten je Wohnung können auf Grundlage der Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung⁴³ bei einer Schallschutzfensterfläche von 10 m² folgende Werte zugrunde gelegt werden:

5.500 Euro je Wohnung für Schallschutzfenster

550 Euro je Wohnung für einen Lüfter

Diese Größenordnung stimmt mit den Zahlen des Schallschutzfensterprogramms in der Stadtgemeinde Bremen überein. Durchschnittlich wurden 4.800 Euro je förderfähigem Antrag ausbezahlt. Die entspricht rund 2.300 Euro je entlasteter Person bei einer durchschnittlichen rechnerischen Haushaltsgröße von 2,1 Personen. Das mittlere Baujahr der Gebäude, für die Anträge gestellt wurden, liegt bei 1942. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Fenster in Gebäuden bis zum Baujahr 2001 – also vor Inkrafttreten der Energieeinsparverordnung (EnEV) – keinen ausreichenden Schallschutz bieten.

19.5 Gesamtkosten

Die Finanzierung des Aktionsplanes hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen und den kommenden Haushalten ab. Es wurden bis Ende 2013 für die Verbesserung des Lärmschutzes Haushaltsmittel in Höhe von rund 6,8 Millionen Euro investiert, wobei die Aufwendungen der Deutschen Bahn für die Schienenstrecken und des Bundes für die Straßen hierin nicht enthalten sind. Für die Haushaltsjahre 2014-2015 stehen voraussichtlich insgesamt 1,8 Millionen Euro beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) zur Verfügung. Verschiedene Maßnahmen stehen noch unter einem Prüfvorbehalt, und deren Finanzierung muss nach Beschlussfassung der zuständigen Gremien in den Haushalten ab 2016 berücksichtigt werden.

⁴³ BMVBS: Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012.

Tabelle 13: Zusammenstellung der Kosten und Finanzierung

Projekt	Kosten gesamt (Euro)	Kosten- träger	Zeitraum
Verbesserung der Fahrbahnoberflächen	3.000.000	ASV	2009-2013
Sanierung von Straßen (geplant) ⁴⁴	6.600.000	(offen)	(offen)
Sanierung von Straßen (einschl. Eigenanteil am Konjunkturprogramm des Bundes)	2.500.000	ASV	2010-2013
Sanierung von Straßen (Konjunkturprogramm)	1.500.000	Bund	2010-2013
Ergänzung Lärmschutzwand Oldenburger Str.	765.000	Bund	2010-2013
Sonstige Maßnahmen ⁴⁵	160.000	ASV	2010-2013
Schallschutzfensterprogramm	1.150.000	SUBV	2010-2013
Schallschutzfensterprogramm	1.000.000	SUBV	2014-2015
Maßnahmen an Schienenwegen	800.000	SUBV	2014-2015

⁴⁴ Vergleiche dazu die Gesamtkosten in Tabelle 12.

⁴⁵ Kosten für Ampelsteuerung und Verkehrsschilder bei Geschwindigkeitsbeschränkungen usw.

20. Verzeichnis der Quellen und Literatur

Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt (Chicagoer Abkommen) vom 4. Dezember 1944 (BGBl 1956 II S. 411).

Babisch, W. Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – Ergebnisse der NaRoMI-Studie. Bericht des Umweltbundesamtes, WaBoLu-Hefte 02/04, 2004, S.1-426.

Babisch, Wolfgang. Transportation Noise and Cardiovascular Risk. Review and Synthesis of Epidemiological Studies. Dose-effect Curve and Risk Estimation. WaBoLu-Heft 01/06, Umweltbundesamt Berlin 2006.

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012.

BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Lärmsanierung an Bundesfernstraßen – Abgesenkte Auslösewerte. Rundschreiben vom 27.04.2010 und 25.06.2010 an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder

BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Februar 2005

Bremen! Leitbild der Stadtentwicklung 2020. Ideen – Anregungen – Projekte. Dokumentation 2008. Herausgegeben vom Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Bremen im Juni 2009.

Bremische Bürgerschaft (Landtag), 17. Wahlperiode, Beschlussprotokoll der 13. Sitzung vom 23.01.2008, Nr. 17/191

Dauerhaft umweltgerechter Verkehr - Deutsche Fallstudie zum OECD Projekt Environmentally Sustainable Transport (EST). Erstellt vom Umweltbundesamt, Berlin, dem Wuppertalinstitut für Klima, Umwelt und Energie, und dem Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Karlsruhe, im Juli 2001.

Die neue Charta von Athen 2003. Vision für die Städte des 21. Jahrhunderts. Der Originaltext ist eine überarbeitete Fassung des Dokumentes von 1998, veröffentlicht vom Europäischen Rat der Stadtplaner, und wurde in englischer Sprache verfasst.

Europäische Umweltagentur(EEA), Entwurf eines „Good Practice Guide on Quiet Areas“, November 2013

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl I 2007, 56)

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung vom 2. Juli 2013

HYENA-Studie. Hypertension and Exposure to Noise Near Airports. Von Lars Jarup, Wolfgang Babisch u.a. Environmental Health Perspectives, Vol. 116 No. 3, März 2008, Seite 329 ff.

LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Fassung vom 18. Juni 2012.

Lärminderungsplanung der Freien Hansestadt Bremen, Teil 1: Stadtgemeinde Bremen. Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie, Fassung vom 14. September 2007.

Maschke, C.; Hecht, K. Pathogenesemechanismus bei lärminduzierten Krankheitsbildern – Schlussfolgerungen aus dem Spandauer Gesundheitssurvey. Umweltmed.Forsch.Prax. 10, S. 77-88.

Maschke, C.; Ising, H.; Arndt, D. Nächtlicher Verkehrslärm und Gesundheit: Ergebnisse von Labor- und Feldstudien. Von C. Bundesgesundheitsblatt 4/95, Seite 130 ff.

Nahverkehrsplan des Zweckverbandes Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (NVP-ZVBN) 2013-17 (<http://zvbn.de/nvp>).

Ortscheid, Jens; Wende, Heidemarie. Sind 3 dB wahrnehmbar? Zeitschrift für Lärmbekämpfung 51(2004) Nr.3 - Mai, Seite 80-85.

Ortscheid, Jens; Wende, Heidemarie. Lärmbelästigung in Deutschland. Ergebnisse der Befragung im Jahre 2004. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 53 (2006) Nr. 1 – Januar, Seite 24-30.

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90, herausgegeben durch das Bundesministerium für Verkehr, Abteilung Straßenbau, Bonn 1990.

Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umwelt und Gesundheit – Risiken richtig einschätzen, Sondergutachten 1999, Kapitel 3.5: umweltbedingte Lärmwirkungen. Bundestagsdrucksache 14/2300, S.158-209.

Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltgutachten 2002. Bundestagsdrucksache 14/8792, S.271-285. Quelle im Internet <http://www.umweltrat.de>

Sachverständigenrat für Umweltfragen: Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels, Kapitel 9: Lärmschutz. Umweltgutachten 2008, S.387 – 413.

Städtebauliche Lärmfibel Online, Stand 21.11.2007, herausgegeben vom Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umweltschutz Stuttgart, <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de>

SZ Gesundheitsforum am 14.03.2006 im Münchener Klinikum r.d.Isar, veranstaltet von der Süddeutschen Zeitung GmbH

Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI. Nr. 26 vom 28.08.1998 S. 503).

Umweltbundesamt - Arbeitsgruppe „Novellierung der AzB“: Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB), Mai 2007.

VBUF - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen. Anleitung zur Berechnung (VBUF-AzB), herausgegeben vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Stand vom 10. Mai 2006.

VBUSch - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen vom 22. Mai 2006

VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 22. Mai 2006

VBUI - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe vom 22. Mai 2006

VBEB - Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 9. Februar 2007

VDI-Richtlinie 3722. Wirkung von Verkehrsgeräuschen, Blatt 2, Ausgabe März 2013.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Bremen 2025, Zwischenbericht zur Phase „Mängel- und Chancenanalyse“, August 2013

Umweltbundesamt: Lärm – Umgebungslärmrichtlinie, 2007,
<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/ulr.html>

Verkehrslärmschutzverordnung: Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990, in der Fassung vom 19. September 2006

Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung: Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997

Wende, H.; Ortscheid, J; Hintzsche, M. Lärmwirkungen von Straßenverkehrsgeräuschen. Bericht des Umweltbundesamtes UBA, Dessau 2006, S.1 - 12.

WHO World Health Organization: Guidelines for Community Noise, Genf 1999, S. 58 - 65.

WHO World Health Organization: Night Noise Guidelines for Europe. Final implementation report, Bonn 2007.

21. Abkürzungen und Fachbegriffe

dB(A) = deziBel A-bewertet, eine Maßeinheit für den Schallpegel, welche das unterschiedliche Hörempfinden des Menschen bei hohen und tiefen Tönen berücksichtigt (Frequenzabhängigkeit)

ICAO = International Civil Aviation Organization, englische Kurzbezeichnung für die Internationale Zivilluftfahrtorganisation.

L_{Aeq} = äquivalenter Dauerschallpegel nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der seit 7. Juni 2007 geltenden Fassung. Danach wird der Lärmpegel bei einer Erhöhung um 3 dB(A) verdoppelt bzw. bei einer Verringerung um 3 dB(A) halbiert.

L_{Day} = der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen jeweils in der Zeit 6-18 Uhr erfolgen.

L_{DEN} = Tag-Abend-Nacht-LärmindeX, wobei in der Berechnung für alle Lärmarten die Abendstunden (18-22 Uhr) und die Nachtstunden (22-6 Uhr, entspricht L_{Night}) jeweils einen Zuschlag erhalten.

$L_{Evening}$ = der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen jeweils in der Zeit 18-22 Uhr erfolgen.

L_{Night} = der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen in der Nacht 22-6 Uhr erfolgen.

LuftVZO = Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 13. März 1979, in der Fassung vom 15. Februar 2013, enthält u.a. lärmbedingte Betriebsbeschränkungen

ÖPNV = Öffentlicher Personen-Nahverkehr, umfasst Straßenbahnen und Busse

SPNV = Schienenpersonennahverkehr, umfasst Eisenbahnen.

VEP = Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen 2013

Anhang 1a

Liste der eingegangenen Anregungen und Hinweise in anonymisierter Form

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
2	28719	Lesumbroker Landstr, Werderland	Straßenverkehrslärm	<p>Wenn man einmal über den Krach - und vergessen kann man ihn ja, weiss Gott,, nicht! - und seine Quellen und Ursachen nachzudenken anfängt, fällt einem immer wieder was Neues ein. Worüber denken unsere Politiker normalerweise eigentlich nach?</p> <p>Zum Beispiel war es ja zweifellos im Hinblick auf Verkehr und Lärm ein Geniestreich ersten Grades, öffentliche Dienstleistungen - wie Post, Pflegedienst etc.- zu privatisieren. Statt der einen Post, die einmal am Tage ausliefert, haben wir jetzt diverse Firmen, die offenbar zum Teil auch mehrere Male am Tage bei uns durch die Straße rauschen. Natürlich haben sie es eiliger als die Post, denn wahrscheinlich bringt Zeit auch dort Geld!</p> <p>Ein weiteres Beispiel sind die diversen Pflegedienste: Kam bisher - oder früher - eine Person - oder vielleicht auch zwei - ins Werderland, um alle Pflegebedürftigen zu betreuen, kann man die alle gar nicht nicht mehr - vielleicht ein wenig übertrieben! - zählen, die nun - statt allen oder mehrere Patienten - scheinbar oft für jeden einzelnen die bis zu 12 Kilometer bis zur Morlosen Kirche entlang donnern. Auch unter Zeitdruck natürlich. Alles kann man zu Geld machen!</p> <p>Das Ganze rückgängig zu machen, ist wahrscheinlich ein langwieriger Prozess; doch vielleicht kann man behördlicherseits wenigstens darauf dringen, das Ganze etwas besser zu koordinieren.-Vielleicht ist sogar ein Kundentausch möglich, um die Anzahl der Fahrten zu reduzieren. Bei Handwerkern, Schornsteinfegern, Zulieferern aller Art, die - nach meinem Eindruck - gar nicht so selten mit Riesentruck plus Anhänger ein Packet Steine liefern (Alles in Eile!). könnte Ähnliches eine Rolle spielen! Aber da kämen wir ja beinahe schon in die Nähe der Planwirtschaft, und da stehe uns Gott bei!</p>
3	28215	Bozener Str., Unisee	andere Lärmquelle	<p>Feiern am Unisee spätestens um 24 Uhr zu beenden.</p> <p>Findorff wird teilweise bis in die frühen Morgenstunden beschallt. Anfragen bei der Polizei sind wirkungslos.</p> <p>Positiv ist uns beim Deichspektakel in Bremerhaven 2013 aufgefallen, daß hier die Musik um 24 Uhr beendet war.</p>
4	28197	Stromer Landstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmaktionsplan Stromer Landstraße, Die Ursachen, Anregungen und Vorschläge zur Lärminderung können wie folgt beschrieben werden:</p> <p>1. Im Lärmaktionsplan ist die Stromer Landstraße nicht im Hauptverkehrsstraßennetz ausgewiesen, obgleich sie Hauptzulieferer zum GVZ ist und auch im LKW Führungsnetz als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen wurde. Qualitativ ist die Straße diesen Anforderungen nicht gewachsen und Straßenschäden sind verstärkt zu verzeichnen. Die Zuordnung nur im Gesamtverkehrsnetz ist unzureichend, da der ständige vorhandene Hauptanteil des Lärms keine ausreichende Berücksichtigung findet. Die angegebenen</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Wertepaare der Tag- und Nachtlärmpegel an der Stromer Landstraße für Straßenlärm im Jahr 2011 überschreiten die zulässigen Lärmbelastungen für Dorfgebiete gem. TA Lärm: tags 60dB(A) bzw. nachts 45dB(A). Hinsichtlich der von der EU geforderten Einhaltung der Wertepaare von tags 65dB(A)/nachts 55dB(A) bildet nunmehr die Grundlage um Einwendungen abzugeben.</p> <p>2. Mit Freigabe der Autobahn A281 /B75 im Bereich Stromer Landstraße ist das LKW Führungsnetz dringend anzupassen. Die Streckenempfehlung über die Stromer Landstraße ist unlängst veraltet (Kartenmaterial aus März 2006) und die Anweisung der „blauen Linie“ (Für den LKW-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraßen) durch Strom zu folgen, statt die A281 zu nutzen, ist absurd und trägt zur Steigerung des Verkehrsaufkommens in Strom bei. Sogenannte „Mautpreller“ werden in der Streckenplanung durch Strom und angrenzenden Landstraßen durch diese Anweisung entsprechend noch unterstützt. Die extrem hohe Verkehrsdichte mit einer sehr großen LKW Belastung verursachen Erschütterungen und Lärm. Die erforderliche Lebensqualität im häuslichen Erholungsraum wird nicht erreicht, da auch Erschütterungen eine wesentliche Beeinträchtigung darstellt. Es besteht ein ständiger Sanierungsbedarf an der Haussubstanz, die Schallschutzfenster sind zum Teil wirkungslos, da Lärm auch durch erschütterungsbedingte Fugen und Risse durch die Hauswand eindringen.</p> <p>3. Im Zeitraum der Bauphase zur A281 hat sich der Straßenzustand nochmals deutlich verschlechtert. Notwendige Ausbesserungsmaßnahmen werden aufgrund fehlender Staatsfinanzen nicht oder nur unzureichend erledigt. Die Straße ist nicht für den vorhandenen Schwerlastverkehr ausgelegt. Ein geeigneter Straßenunterbau sowie eine geordnete Straßenentwässerung außerhalb des Fahrbahnbereichs sind nicht vorhanden. Dieser Zustand wird auch mit einer Überarbeitung der Deckschicht nicht verbessert. In Teilen der Stromer Landstraße ist eine Oberflächenentwässerung defekt oder gar nicht vorhanden und die Entwässerung findet über die Fahrspuren statt. Schlaglöcher durch Frostschäden und Ausspülungen sind die Folge. Die Straßenwelligkeit ist ein bedeutender Faktor für die Lärmbelastung. Hervortretende Gullideckel sind großflächig einzuebnen. Der Ablauf von Regenwassersammelschächten, die unzulässig im Fahrbahnbereich angeordnet wurden, müssen von der Straße in den nicht befahrbaren Randstreifen verlegt werden.</p> <p>4. Im Bereich Stromer Landstraße 12-19 wurde der Straßenablauf für Oberflächenwasser im Fahrbahnbereich verbaut. Die Straßenabläufe sind mit C250 ausgewiesen oder haben keine Bezeichnung und gehören nicht der Gruppe 4 (DIN EN 124) an, die für den Verbau im Fahrbahnbereich zugelassen sind. Wir bitten um die vollständige Verlegung der Entwässerungsschächte in den unbefahrenen Randstreifen. Die längst überfällige Grundsanierung zur Verbesserung des Straßenzustandes sowie die Aufarbeitung der Nebenräume von Rad- und Fußweg sind eine Grundvoraussetzung für weniger Lärm.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>5. Wohnraum in Bremer Randzonen stellt eine Alternative zur viel beklagten Abwanderung ins Niedersächsische Umland dar. Für die Betroffenen Stromer Bürger geht die Wohnsituation derzeit mit stark reduzierter Lebensqualität durch Lärm und Erschütterungen einher. Aufgrund der unzumutbaren Lärm- und Erschütterungsbelastung sind Mietausfälle und Immobilienpreisverluste zu verzeichnen. Der Neubau von Wohnraum findet unter diesen Umständen nicht statt.</p> <p>6. Als kurz bis mittelfristige Maßnahme kann zur schnellen Verbesserung der Situation, die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h zur bereichsweisen Lärmberuhigung des Abschnittes im Bereich Stromer Landstr. 12-19 erfolgen. Eine Geschwindigkeitsüberwachung kann auch stationär erfolgen.</p> <p>7. Die Überquerung der Stromer Landstraße (Rad- und Fußweg) zur Abzweigung Brokhuchtinger Landstraße ist für alle Verkehrsteilnehmer eine unüberschaubare Kreuzung. An dieser Stelle treten sehr häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen in Kombination mit einer hohen Verkehrsdichte auf. In Stoßzeiten ist insbesondere für Schüler/Radfahrer eine gefahrlose Querung nahezu unmöglich und eine gezielte Linienführung des Radverkehrs ist nicht vorhanden. Zur Steigerung der Übersichtlichkeit ist, als kostengünstige Variante, die Kombination einer Geschwindigkeitsbegrenzung (30km/h) mit Anordnung eines Zebrastreifens und die Kennzeichnung eines Leitweges auf der Fahrbahn dringend erforderlich. Alternativ ist die Installation einer Ampelanlage ebenfalls möglich.</p> <p>8. Auf den dringend erforderlichen Bau eines Rad- und Fußweges im Verlauf Brokhuchtinger Landstraße sei hingewiesen. Ein Teil der planmäßigen Lärmreduzierung ist die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs und die Förderung und Förderung von umweltfreundlichen Fortbewegungsmitteln (Radweg, ÖPNV).</p> <p>9. Berücksichtigung von Mehrfachbelastungen durch unterschiedliche Lärmarten (Überlagerungen) sowie Schallpegelspitzen und einzelne Lärmquellen sind in die Lärmentwicklung einzubeziehen. Überlagerungen aus weiteren stationären Lärmquellen (Maschinen, WEA) werden für den Bereich Strom im Lärmplan nicht berücksichtigt. Ebenso wird ein Schallrückwurf (durch die Hallen des GVZ für WEA und A281) sowie Auswirkungen auf Schallbrechung in verwinkelten Hausecken nicht berücksichtigt</p> <p>10. Die Ein- bzw. Ausflugschneise des Airport Bremen und der Güterbahnverkehr erzeugt im OT Strom für weitere signifikante Lärmbelastungen. Auch wenn es im Jahresmittel dafür keine ausweisbaren Spitzenwerte erreicht werden, sind diese Lärmbelastungen vorhanden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>11. Generell wurde bei der Immissionsdarstellung von Industrie und Gewerbeflächen keine Immissionswertangabe für das gesamte GVZ –Gelände ausgewiesen. Das entspricht nicht unseren Erfahrungen als Anwohner. Diese Lärmpegel sind des Weiteren aufzuaddieren.</p> <p>12. Im Erweiterungsbereich des GVZ mit 30 Hektar, hat eine große Versandhaushandelskette (Amazon) Interesse bekundet. Für die Anwohner bedeutet das zukünftig täglich zusätzlich 1000 Mitarbeiter mit einem Hin- und Rückweg zur Arbeit sowie zusätzlich mehrere tausend An- und Ablieferungen von Waren, die auf den jetzigen Straßenbestand abzuwickeln sind. In den Entwicklungen der Lärmprognosen sollten auch geplante Maßnahmen einbezogen werden, denn die Flächen werden grundsätzlich für Industrie und Gewerbe zur Verfügung gestellt. Im Vorfeld muss klar sein, wo der Verkehr aufgenommen werden kann und wo weitere Belastungen nicht mehr zuträglich sind, damit im Nachhinein weiterer Ärger vermieden wird. Die Auswirkungen des GVZ ohne Autobahnanbindung mussten die Stromer Anwohner jahrelang ertragen.</p> <p>13. Zukünftige Nutzungskonzepte und Maßnahmenplanungen für mehr Güterverkehr sind mit den vorhandenen Infrastrukturen abzugleichen. In einer vorausschauenden Lärmplanung sind Lärmentwicklungen, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eine Lärmsteigerung hervorbringen, in den IST-Zustand zu überführen und Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechend einzukalkulieren. Nachträgliche Auseinandersetzungen (Gutachter etc.) und nachträgliche Baumaßnahmen verursachen primär nicht nur immense Zusatzkosten, sondern tragen sekundär auch zur Leistungsminderung durch Lärmbelastung bei und verursachen Gesundheitskosten.</p> <p>14. Die zusätzlichen Belastungen für die Zulieferstraßen und die entsprechend aufzufangende Lärmbelastungen für die Anwohner sind zu regulieren. Ein Fahrverbot auf der Stromer Landstraße für LKW-Durchgangsverkehr in der Zeit von 16.00-7.00 Uhr würde zu einer deutlichen Entlastung beitragen. Insbesondere eine Reduzierung von Erschütterungen und Lärm wäre deutlich spürbar. Mit Fertigstellung der A281/B212neu sollte die Stromer Landstraße aus dem LKW Führungsnetz komplett entnommen werden.</p>
5	28195	Faulenstraße / Stephanitorviertel	andere Lärmquelle	Die Sirenen von Polizei-, Feuerwehr- und Krankenwagen leiser einstellen, und die Gesetzgebung bezüglich deren Einschaltung ändern. Diese Lärmquelle ist in Wohnräumen in der mittelbaren Nähe von Kreuzung massiv störend. Für Verkehrsteilnehmer jeder Art (Kfz-Fahrer, Fußgänger und Radler) ist ihre Wirkung eher desorientierend als signalartig. Ihre plötzliche Einschaltung dürfte wohl für ältere Verkehrsteilnehmer in der unmittelbaren Umgebung des betreffenden Notdienstwagens direkt gesundheitsschädlich sein.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
6	28205	Osterdeich	Straßenverkehrslärm	Tempo 30 für LKW auf dem Osterdeich. Damit wird der Durchgangsverkehr der Tchibo Sattelzüge, der Sandlaster und der Containertransporte hoffentlich unattraktiv.
7	28357	Upper Borg	Straßenverkehrslärm	Problem: Starker Durchgangsverkehr -> Upper Borg entweder zur Einbahnstraße oder als Sackgasse mit Ende am Rethfeldfleet umwidmen.
8	28755	Diedrich-Speckmann-Straße	andere Lärmquelle	An der Grundschule Borchshöhe (oder in der Nähe) läuft seit einiger Zeit die ganze Nacht hindurch eine Lüftung, die wahrscheinlich zu einer Wärmepumpe gehört. Diese Lüftung läuft immer einige Minuten, dann ist einige Minuten Ruhe, dann läuft die Lüftung wieder, so dass man im Schlaf gestört wird, bzw. nicht mehr bei geöffnetem Fenster einschlafen kann. Vorschlag: Wärmepumpen so lange verbieten und nicht von Steuergeldern fördern bis sie ohne Lüftungslärm laufen. (Kann diese Technik überhaupt klimafreundlich sein, wenn die überschüssige Wärme in die Umwelt gepustet wird?)
9	28307	Mahndorfer Bahnhof	Straßenverkehrslärm	Durch die Inbetriebnahme des Verkehrsknotenpunktes Mahndorfer Bahnhof sind für die unmittelbar betroffenen Anlieger an der Straße Mahndorfer Bahnhof unzumutbare Lärmbelastungen entstanden. Als Lärmquelle gelten hauptsächlich die Busse der BSAG sowie die bestehenden Bahnlinien. Der Schienenlärm hat sich durch die Entfernung der lärmabsorbierenden Gebäude und des Bewuchses wesentlich verstärkt. Lärmschutzmaßnahmen für die Bewohner müssen dringend vorgenommen werden. Diese Baumaßnahmen könnten zwischen dem Gebäude der freiwilligen Feuerwehr/BSAG und dem angrenzenden Wohnquartier vorgenommen werden. In etwa der Zuwegung zum BSAG Gebäudeteil folgend. Das Gebäude Mahndorfer Bahnhof 2 b liegt ca 100 Meter von den Bahnschienen entfernt. Für das benachbarte Bürgerhaus (Kindergarten) ist ein Lärmschutzzaun vorgesehen und die Bewohner des Hemslinger Wegs wurden bereits durch einen hohen Erdwall geschützt. Leicht zu realisieren wäre zunächst der Austausch der Wohnungsfenster.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
10	28259	Norderländer Straße	Fluglärm	Wir haben seit einiger Zeit (ca. halbes Jahr) den Eindruck, dass der Fluglärm zugenommen hat. Besonders die Ryan-Air Maschinen fliegen fast über unseren Garten, was vorher definitiv nicht der Fall war. Wir wohnen schon seit Jahren hier und haben vielleicht 1-2 Maschinen am Tag laut gehört. Bei Nachfrage bei der Fluglärmbeauftragten im Ortsamt Huchting, wurde nur mitgeteilt, dass sich die Flugrouten nicht geändert haben. Irgendwas muss sich aber geändert haben. Da wir durch unsere Strasse vor der Haustür ebenfalls eine große Lärmbelästigung haben, wäre es schön, wenn dazu Stellung genommen werden könnte, was sich geändert hat (z.B. Einflugschneise einiger Maschinen, etc.)
11	28717	Burgdamm	Schienenlärm	Züge sollten langsamer in die Kurve nach Bremerhaven bzw. Bahnhof Burg fahren; neue Triebwagen bzw. Wagen mit niedrigen Grenzwerten oder Umrüstung lauter Güterwagen, Gleispflege, Rasengleise, regelmäßiges Rad-u. Schienenschleifen, spezielle Gleise oder sonstige Möglichkeiten um das laute Rollgeräusch zu verringern. Abhilfe könnte z.B. auch eine Schienenverlegung weg vom Burger Bahnhof bringen (Problem aber die Überquerung der Lesum). Vielleicht könnten die Lärmzüge auch mehr in den frühen Morgenstunden fahren. Erstattung der Bahn für Lärmschutzfenster (Problem bleibt aber im Sommer, wenn Fenster geöffnet sind. Lärmschutzwände wahrscheinlich im unteren Bereich der Strasse gut, bei mir nicht, da Schall vom großen Nachbauhaus zurückgeschickt wird.
12	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand errichten!!!
13	28279	Bunnsackerweg	Fluglärm	Mein Vorschlag: Einflugschneise verschieben
14	28279	Blenderstraße	Straßenverkehrslärm	Die Autobahn verursacht bei uns eine Dauerlärmbelastung. Insbesondere nachts, sodass man die Fenster schließen muss. Hilfreich wäre sicherlich \ Flüsterbelag\" und Lärmschutzwände.
15	28279	Blenderstraße	Straßenverkehrslärm	Autobahn A1 ist für uns Bewohner hier in Habenhausen unerträglich geworden. Bei eine Tasse Kaffee mit Nachbarn kann man sich, bei gutem Wetter, kaum unterhalten. Dazu kommt veränderte Einflugschneise, die jetzt über uns verlegt worden ist, was früher über Werdersee war. Schienen Lärm bzw. Züge, was schon früher da war, kommen dazu. Wir bitten alle Möglichkeiten auszuschöpfen um uns eine Wohnqualität, die wir Ende neunziger bzw. Anfang 2000 hatten, wieder herzustellen. Das kann durch Aufstellung von Lärmschutzwänden, oder was heutige Erfahrung und Technik bitten, geschehen. Flugzeuge auf alte Anflugroute über Werder See, wo dem entsprechen weniger Belästigung für die Mehrheit der Bewohner darstellen, wieder kommenlassen.
16	28327	Ludwig-Roselius-Allee, Hermann-Koenen-Straße <- > Autobahn A27	Straßenverkehrslärm	Zur Reduzierung des Straßenverkehrslärmes auf der Ludwig-Roselius-Allee, der Osterholzer Heerstraße etc. sollte eine direkte Anbindung von der Hermann-Koenen-Straße zur Autobahn A27 geschaffen werden.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
17	28355	Rockwinkeler Landstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Rockwinkeler Landstr. darf keine Durchgangsstraße mehr sein!!!!</p> <p>Seit mehreren Wochen ist die Eimündung Franz-Schütte-Allee/Rockwinkeler Landstr. aufgrund Bauarbeiten gesperrt. Dieses hat zu einer unglaublichen Reduzierung des Straßenlärms geführt. Das Verkehrsaufkommen in der Rockwinkeler Landstr. wurde drastisch reduziert (nur noch Anliegerverkehr) und erbringt nun den Nachweis, daß sich das bisherige Verkehrsaufkommen zum weitaus größten Teil aus Durchgangsverkehr rekrutiert. Das muß verhindert werden!!!! Die Lebensqualität empfinde ich durch den hohen Lärmpegel aufgrund des Straßenverkehrs als sehr eingeschränkt. Die zur Zeit eingekehrte Ruhe ist eine absolute Wohltat!!! Entspannung und Erholung zuhause im eigenen Wohnumfeld ist nun wieder möglich!!! Möge die Sperrung noch lange anhalten. Die Einschränkungen der Erreichbarkeit nehme ich gern in Kauf.</p> <p>ANREGUNG NACH ENDE DER BAUARBEITEN: Verhinderung des Durchgangsverkehrs (es ist KEIN Autobahnzubringer!) und Tempo 30 in der Rockwinkeler Landstr. Es handelt sich hier um ein reines Wohngebiet mit großem Anteil älterer Menschen sowie einer Schule für Behinderte (Tobias-Schule). Außerdem muß endlich dem krankmachenden Stressfaktor Straßenlärm entgegengewirkt werden! Vielen Dank für die Möglichkeit der Meinungsäußerung - hoffentlich werden die Anregungen umgesetzt!</p>
18	28327	Ludwig-Roselius-Allee 240 / 28327 Bremen -> SB-Waschanlage	andere Lärmquelle	<p>Endgültiges Schließen der SB-Waschanlage, da am Freitag 24.05.2013 der Betreiber wieder Mattenklopfer aufgestellt hat, deren Demontage im September 2011 von der Bauordnung angeordnet wurde. Seit Eröffnung der SB-Waschanlage im April 2011 werden die Auflagen zum Lärmschutz bzw. Lärminderung seitens des Betreibers nicht erfüllt. Der Betreiber ist unfähig (uneinsichtig) zum Betreiben der SB-Waschanlage. Zusätzlich zur unerträglichen Lärmbelästigung besteht zeitweise ein Geruchsbelästigungsproblem (-> Frostschutzmittel, KFZ-Reinigungsmittel, Lackierarbeiten) für die Anwohner. Die dauerhafte Schließung der SB-Waschanlage muß umgehend erfolgen!</p>
19	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	<p>Aufgrund der starken Lärmbelästigung der Autobahn A1 wäre eine Lärmschutzwand sinnvoll.</p>
20	0	Fabrikenufer, Hansakai	Straßenverkehrslärm	<p>Ein Lichtblick: Sie haben sicher selbst im WK/BN von heute gelesen, dass wieder \Läden in der Nähe bevorzugt\" werden und der \Handel seine Filialen auch nicht mehr dort errichtet, wo die Pacht am billigsten ist, sondern dort, wo die Menschen wohnen und arbeiten.\"</p> <p>Das könnte die Umkehr eines Trends werden, zu dem es nie hätte kommen dürfen. Doch wir leben nun einmal wirklich in der \marktkonformen Demokratie \" (A. Merkel), in der sich die politische Klasse nicht den Wünschen der Wirtschaft entziehen kann. Um so mehr sollte der neue Trend grosszügigst unterstützt und gefördert werden. Daneben sollte auch überlegt werden, wie Wohnort und Arbeitsplatz wieder einander näher gebracht werden können. Das dürfte neben dem Lärm auch anderen Folgen der Auto-Gesellschaft zugute kommen. Deshalb könnten Sie sich da mit dem Verkehrsressort kurzzuschließen versuchen!</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				Was den Umgebungslärm anbelangt, könnten Sie vielleicht auch erwägen, ob sie nicht die Idee unterstützen können, den Durchgangsverkehr, z.B. Bremen-Nord-Zentrum, aus den Wohngebieten herauszubekommen und auf Autostraßen wie die A270 und A27 u.ä. zu verlagern.
21	28719	Wohnbereich Dwerhagenstr., Mittelsbürener Str.usw.	Industrielärm	Ausreichende Lärmschutzmaßnahmen durch Arcelor Mittal und den dazugehörigen Bahnverkehr herstellen. Lärmquellen ermitteln und beseitigen sowie strengere Überprüfung durch das Gewerbeaufsichtsamt.
22	0	Ehlersdamm	Schienenlärm	Durch Verbreiterung des Tunnels am Ehlersdamm hat der Eisenbahnschienenlärm, besonders nachts, erheblich zugenommen zusätzlich zum anderen Lärm wie Bus- und Autoverkehr und ist erheblich störend. Ich schlage großzügige Lärmschutzmaßnahmen entlang beider Eisenbahnlinien vor.
23	28357	Gesamtes Stadtgebiet	Straßenverkehrslärm	Die zulässigen Lärmwerte für alle Krafträder sind denen der Personenkraftwagen anzugleichen. Ferner sind die polizeilichen Kontrollen an unzulässig veränderten Auspuffanlagen der Krafträder zu verstärken. Begründung: Insbesondere in der warmen Jahreszeit sind Beschleunigungen von Krafträdern über viele Kilometer und langandauernd wahrzunehmen. Sie überschreiten damit die übrigen Schallquellen von Autobahnen und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen bei weitem.
24	28307	Bahnlinie Bremen- Mahndorf,Klüverweg	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
25	28307	Klüverweg. Bahnlinie Bremen- Hannover	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
26	28355	Ehmckstr.	Straßenverkehrslärm	Wir wohnen seit 1994 in der Ehmckstraße und unser Grundstück grenzt unmittelbar an die BAB 27. Beim Kauf des Hauses waren wir uns über den damals zu ertragenden Lärm der BAB bewusst, zumal uns der Vorbesitzer (SPD-Mitglied, leider inzwischen verstorben) versicherte, dass zusätzlich zum Wall noch eine Lärmschutzwand errichtet werden soll. Leider ist bis heute trotz des erheblich zugenommenen Verkehrs (er ist heute ein mehrfaches gegenüber 1994) und des dadurch sicher gestiegenen Dezibel-Wertes nichts geschehen. Auch Telefonate mit der Autobahnmeisterei ergaben kein Ergebnis. Eine Begehung vor ca. 2 Jahren durch Frau Motschmann und Beiratsmitgliedern sollte eine Änderung bringen, bis heute aber tut sich immer noch nichts! Der Lärm auf unserer Seite wird noch durch die Lärmschutzwand auf der Gegenseite verstärkt. Offenbar ist der Wall kein Hindernis sondern erhöht den Lärm. Weshalb wurde auf einer Strecke von ca. 200 bis 250m bei der Errichtung einer Lärmschutzwand unser Bereich ausgeklammert, während aber ab der Brücke Marcusallee Richtung Ausfahrt Universität vor einiger Zeit eine Lärmschutzwand erstellt wurde?

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Bei meinen Autofahrten, z. B. nach Bremerhaven, beobachte ich intensiv wo neue Wände aufgestellt werden und wurden. Gerade in Bremerhaven, auch Richtung Hamburg stehen Schallschutzwände hinter denen keine Siedlung zu sehen ist.</p> <p>Wir in der gesamten Nachbarschaft hoffen und wünschen, dass unsere Hinweise (auch Nachbarn haben sich geäußert) dazu beitragen, unseren Wohnbereich besser vor dem immer mehr zunehmenden Verkehrslärm zu schützen, damit wir an unseren wenigen Sonnentagen etwas ruhigere Mußestunden auf unserer Terrasse zubringen können.</p>
27	28329	Bürgermeister Spitta Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Die Bürgermeister Spitta Allee gleicht in ihrem derzeitigen Zustand am ehesten einer Stadtautobahn als einer Wohnstraße, wenn man bedenkt, wie die beidseitige Wohnbebauung vom zweiseitigen Straßenverkehr durchschnitten wird. Dabei ist es unmöglich, sein eigenes Wort tagsüber bei geöffnetem Fenster oder Türen zu verstehen geschweige denn nachts bei offenem Fenster zu schlafen als Folge des kontinuierlichen Verkehrslärms. Durch die derzeitigen Straßen-, Kanalarbeiten in der Schwachhauser Heerstraße hat sich nun die Anzahl der fahrenden Autos inklusive des LKW- Verkehrs signifikant erhöht, was den Lärmpegel auf ein noch unzumutbareres Maß hat anwachsen lassen nicht zuletzt die Schienengleisarbeiten der Linie 4, die Anwohner bis frühestens August zu ertragen haben werden, wenn völlig selbstverständlich auch noch tonnenschwere BSAG- Busse im Minutentakt anstelle der Straßenbahnen die Bürgermeister Spitta Allee passieren werden. Der jetzige Status Quo ist für uns sowie weitere Anwohner mehr als grenzwertig, da der andauernde Verkehrskrach krank macht, die Lebensqualität erheblich einschränkt sowie zu erheblichen Erschütterungen der Bausubstanz mit sichtbaren Rissen im Mauerwerk geführt hat, was den Wiederverkaufswert der Immobilien in nicht zu vernachlässigendem Maße verringern dürfte. Aufgrund der maroden Substanz des Straßenbelages auf der Bürgermeister Spitta Allee sowie der begrenzten finanziellen Möglichkeiten Bremens, diesen bei Gelegenheit zu erneuern, wäre es doch angesichts der zuvor erwähnten Lärm-, und Gesundheitsproblematiken angebracht, auf diesem Streckenabschnitt ein Tempolimit von 30 Kmh einzuführen, da ja bei diesem dauerhaften Verkehrslärm ansonsten keinerlei lärm mindernde Maßnahmen wie etwa Flüsterasphalt angesichts Bremens finanzieller Situation zu erwarten sind. Es wäre für die Anwohner und die Qualität des gesamten vorderen Straßenabschnitts ein großer Zugewinn, wenn hier eine Tempodrosselung auf 30 Kmh realisiert würde, da dies neben der Lärmreduktion auch dazu beitragen würde, dass die Straßensubstanz mehr geschont werden würde; aus diesem Grund ist wegen der Schlaglochproblematik auch in anderen Straßen und natürlich zum Schutz der Anwohner eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt worden wie nicht zuletzt in der Bismarckstraße auch geschehen. Außerdem ist es äußerst fragwürdig, dass die Regelgeschwindigkeit von 50 kmh von den Verkehrsteilnehmern eingehalten wird, so ist doch gerade tagsüber oder besonders nachts bei durchrasenden Autos, tonnenschweren Lastern, Bussen oder Taxis eine Geschwindigkeit zu beobachten,</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				die die 50 Km/h doch weit übersteigt und bei mindestens ca. 80 Km/h liegen dürfte, was nicht zuletzt die kurzzeitigen Erschütterungen des Hauses demonstrieren. Selbst auf der Kurfürstenallee /Richard Bolljahn Allee hat man zum Schutz der Anwohner und zur Einhaltung von 50 Km/h Blitzeinrichtungen eingeführt, was alternativ auch für die Bürgermeister Spitta Allee eine wirksame Alternative darstellen würde, da die Hausbebauung in der Bürgermeister Spitta Allee doch erheblich näher an der Straße liegt als es bei der Richard Bolljahn Allee der Fall ist. Eine Installation einer Blitzeinrichtung bei Nichtrealisierung einer Tempo 30 Zone wäre ein konsequentes Mittel den Gesundheits- schädlichen Lärm an dieser Stelle einzudämmen und bei Nichteinhaltung dem Bundesland Bremen brauchbare Einnahmen zu beschaffen.
28	28195	Stephaniviertel, Vor Stephanitor	Straßenverkehrslärm	Maßnahmen gegen den Straßenverkehrslärm der Stephanibrücke / B 6 und dem Schienenlärm der Eisenbahnbrücke sind so gut wie nicht vorhanden. Wir als Anwohner des Stephaniviertels leiden immer mehr darunter. Die Maßnahmen werden um so dringlicher erforderlich angesichts der Tatsache, dass nach Schließen der Schule Vor dem Stephanitor nun weitere Wohnungen sogar entlang der Stephanibrückenabfahrt gebaut werden sollen. Mein Vorschlag: Lärmschutzwände mit mindestens 4m Höhe über die gesamte Länge beider Brücken einschließlich der Abfahrten.
29	28197	Seehauser Landstraße	Windkraftanlage	Lärmquelle: 4 große Windkraftanlagen in unmittelbarer Dorfnähe, verursachen zeitweise deutlich hörbare Schlaggeräusche, die die Konzentration/Entspannung bzw. den Schlaf stören. Vorschlag: Rücksichtnahme auf die Gesundheit der Anwohner, d. h. Abschalt- bzw. Drosselungszeiten abends/nachts sowie an Wochenenden/Feiertagen; kein Repowering der in der Feldmark stehenden Anlagen; künftig Einhaltung von Mindestabständen (mindestens das 10fache der jeweiligen Anlagenhöhe) zur Wohnbebauung.
30	28279	Deichland, A1 zwischen AS Arsten und Hemelingen	Straßenverkehrslärm	Flüsterasphalt und Lärmschutzeinrichtungen wie Gabionenmauern oder hohe Lärmschutzwände
31	28307	Bahnlinie Bremen- Hannover, Bremen- Mahndorf, Klüverweg	Schienenlärm	Eine 3 m hohe Lärmschutzwand bis 2014. Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
32	23569	Bremen-Oberneuland, Rockwinkeler Landstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Als- aus familiären Gründen- 0,5 Bremer, erfreue ich mich immer an der wunderschönen Wohngegend , wenn ich mich in Rockwinkel aufhalte (ca. 3-4 Tage die Woche), bin dann aber doch stets erleichtert, wenn ich wieder nach Lübeck darf.</p> <p>Diese Mischung aus üppigster Natur und ohrenbetäubendem Autobahnlärm bei westlichen Winden ist schwer zu ertragen. Die prächtige, bunte Rhododendron- und Azaleenblüte hinter der Doppelverglasung zu genießen(?) ist ein Trauerspiel.</p> <p>Die Kinder der nahen Tobiasschule höre ich kaum bei entsprechender - leider häufiger - Wetterlage, wenn sie dicht am Haus unter alten Laubbäumen vorbeilaufen. Die Armen denke ich, ihnen wird Natur als Mogelpackung angeboten.</p> <p>Diese Bäume genießen offenbar einen besonderen Schutz, wird doch auf einem Schild auf ihr Dasein aufmerksam gemacht. Was vermuten läßt, daß diese Gegend von einem öffentlichen Interesse ist und mit dem Achterdieksee auch der Erholung dienen soll.</p> <p>Es gibt Tage, da erreicht der Lärm Qualitäten wie an einer Autobahnraststätte; ich würde nur kurze Spaziergänge vorschlagen.</p> <p>Wie ertragen die Menschen, die hier ein so außergewöhnlich schönes Viertel bewohnen soetwas? Wie kann man so einen Extremlärm über einem paradiesischen Teil Bremens wie Gülle ausgießen? Das ist roh und respektlos.</p> <p>Mein Vorschlag: Eine Lärmschutzwand an der nahen Autobahn. Aber ehrlich gesagt kann ich mir nicht vorstellen, daß noch keiner auf diese Idee gekommen ist.</p>
33	28717	Halmstraße	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwände entlang der A 270, zwischen Am Heidbergstift und Rotdornallee.
34	28307	Bahnlinie Bremen- Hannover , Bremen- Mahndorf , Klüverweg	Schienenlärm	Eine 3 Meter hohe Lärmschutzwand, bis 2014. Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
35	28307	Bahnlinie Bremen- Hannover , Bremen- Mahndorf , Klüverweg	Schienenlärm	Eine 3 Meter hohe Lärmschutzwand, bis 2014. Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
36	28355	Rockwinkeler Landstr. siehe Markierung	Straßenverkehrslärm	Die in unserem Bereich teilweise fehlende Lärmschutzwand der A27 sollte unbedingt geschlossen werden. Bei den vorherrschend westlichen Windrichtungen ist der Autobahnlärm hier ohrenbetäubend. Durch die auf der Gegenseite zu Blockdiek durchgehend geschlossene Lärmschutzwand, wird der Lärm in unsere Richtung sogar noch verstärkt. Besonders nachts lassen uns die schreienden LKW-Motoren oft nicht schlafen. der LKW-Verkehr hat anscheinend in den letzten Jahren sehr zugenommen. Schlafen mit geöffneten Fenstern ist abhängig von der Windrichtung kaum noch möglich. Der Lärm ist inzwischen ein stark abwertender Faktor für unsere sonst so schönen, parkartigen Grundstücke inmitten der wunderschönen Natur hier in Oberneuland.
37	0	Kreuzung Hans-Mohrman-Str./Bürgermeister-Kaisen-Allee	Straßenverkehrslärm	Da das Kopfsteinpflaster im Kreuzungsbereich aufgrund der früheren "Spielstraße" extra eingebaut wurde, muss es entweder entfernt werden oder ein verkehrsberuhigter Bereich mit Einbahnstraße in Richtung Borgfelder Heerstraße oder eine Sperrung der kleinen Straße (Bürgermeister-Kaisen-Allee vor Upper Borg), wie im Gutachten als weiche Maßnahme vorgesehen, umgesetzt werden. Weitere ergänzende verkehrs- und lärmindernden Maßnahmen wären: - Anliegerstraße im hinteren kleinen Bereich der Bürgermeister-Kaisen-Allee - Sperrung für Fahrzeuge schwerer 3,5 t Der Verkehr hat sich in diesem Bereich in den letzten Jahren mehr als verdoppelt, da dies als Abkürzungsstrecke vom Schleichverkehr genutzt wird. Deshalb hat auch die Lärmbelastung für die Anwohner und die Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer extrem zugenommen. Da Lilienthal seine Hauptstraße auch in Zukunft teilweise als Einbahnstraße in Richtung Lilienthal-City ausweist, wird der Verkehr weiterhin - auch nach Bau der Linie 4 - durch die Borgfelder Wohngebiete sausen! ES MUSS ENDLICH ETWAS PASSIEREN, bevor ein großes Unglück geschied. Kleine Unfälle sind in der Bürgermeister-Kaisen-Allee leider schon vorgekommen, zum Glück bis jetzt nicht tödlich.
38	28239	Am Krähenberg	Schienenlärm	hiermit möchte ich Ihnen mitteilen, daß wir einen höllischen Lärm von den Güterzügen haben; vor allem von den leeren Waggons, die auch in der Nacht fahren. Außerdem ist es sehr laut, wenn am Oslebshäuser-Bahnhof das Signal auf Rot steht; das Anhalten und wieder Anfahren macht unheimlichen Krach. Wenn die Güterzüge mit hoher Geschwindigkeit hier entlang fahren, verstehen wir im Garten unser eigenes Wort nicht mehr. Vielleicht wäre es möglich, die alten Waggons gegen Neue mit leiseren Achsen / Radreifen auszutauschen. Es wäre angebracht, eine Lärmschutzwand zu errichten.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
39	0	Lüssumer Kamp, Bahnlinie	Schienenlärm	<p>1. Kohlezüge wieder abschaffen.</p> <p>2. Einige NWB-Fahrer schulen, so dass Sie nicht mit überhöhter Geschwindigkeit fahren und somit ständig bremsen müssen. (extreme Quietschgeräusche)</p> <p>3. Lärmschutzwände</p>
40	28325	Rockwinkeler Landstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Rockwinkeler Landstr. - Osterholzer Landstr. für den Durchgangs-Verkehr sperren (von-bis) Bei Schichtwechsel Mercedes ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch.</p> <p>Für den LKW-Verkehr Osterholzer Landstr.- Rockwinkeler Landstr. (ausgenommen Anlieferer) ganz und gar sperren.</p>
41	28197	Stromer Landstr	Straßenverkehrslärm	<p>seit Aufnahme der Stromer Landstr. in das LKW Verkehrsnetz, steigt stetig die Belastung der Straße und Anwohner durch LKW Lärm.</p> <p>Hier sind nicht nur 7,5t , sondern auch 40 t LKW unterwegs und kaum ein Fahrer hält sich an die 50 KM begrenzung.</p> <p>Da die Straße in einem sehr schlechtem Zustand und nicht in der Oberfläche nicht eben ist, kommt es zusätzlich zum Aufschütteln der LKW und zu Vibrationen, die bis ins Wohnhaus übertragen werden. Leider nimmt der Nachtverkehr ebenso zu, das zwischen 02:00- 03:00 Uhr bis zu 5 Sattelzüge über die Straße rumpeln. Hinzu kommt das die LKW bei gegenseitigen Verkehr ausweichen müssen und häufig den Randstreifen befahren müssen. (Bei LKW Verkehr mit 50 KM/h ist eine Grundfahrstreifenbreite von 3 Meter vorgeschrieben. Gemäß RAS-Q.) Da die durchschnittliche Grundfahrstreifenbreite auf der Stromer Landstr. 2,75 Meter bildet, muß für LKW eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gemäß RAS-Q veranlasst werden. 2. Sollte die Umsetzung der B 212 vorangetrieben werden, um die Stromer Land str sofort und zukünftig zu entlasten. In der letzten DVT Zählung von 2010 lag die Tagesbelastung bei 14200, hiervon gehen sicherlich 30 % über die Stromer Landstr.</p>
42	0	Lesumbroker Landstr.	Fluglärm	<p>Bei den Hubschraubern drückt man ja irgendwie ein Auge zu - Könnte ja ein Notfall sein! - doch wenn man das Gefühl hat, dass sie immer gerade über das eigene Haus fliegen, dann überlegt man sich doch mal, ob das System hat und/oder ob man das nicht mal variieren kann. Das Werderland ist groß, und man könnte eventuell auch an der Weser entlang fliegen.</p> <p>Außerdem fragt man sich natürlich auch mal, ob sie wirklich manchmal so niedrig fliegen müssen. Insgesamt würde ich es für sinnvoll halten, mal zu überprüfen, ob die Rechnung des Wirtschaftssenators mit den Flughöhen und dem Hörenkönnen wirklich aufgeht. Man hört ja gelegentlich, dass Grenzwerte nicht immer nur nach den Bedürfnissen der Menschen festgelegt werden. Außerdem kann man so etwas vielleicht auch mal nachbessern! Vielleicht sollte der Fluglärm in der marktkonformen Demokratie (A. Merkel) auch nicht gerade im Wirtschaftsressort angesiedelt sein.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				Und dann möchte ich Ihnen auch noch mal ganz dringend ans Herz legen, sich ganz ernsthaft mit der Frage zu beschäftigen, ob nicht - Wie mir immer klarer zu werden scheint! - k o s t e n l o s e (oder ganz stark verbilligte) öffentliche Verkehrsmittel der einzige Weg sind, um den Verkehrsmoloch los zu werden. Denn wenn man sieht, welchen Kult unsere Landsleute inzwischen mit dem Auto treiben, dann landen wir wirklich bald in einer Sackgasse, und die Autoindustrie ist erfindungsreich. Vor kurzem wurden in einem Artikel über Wachstum Beispiele für überflüssige Dinge zur Erhaltung des Wachstums genannt, unter anderem die .suv's - oder wie sie heißen - , die 14-18 Prozent der Autobesitzer unbedingt auch haben wollen!
43	28309	Brauerstraße	Schienenlärm	Zur Zeit fahren die Züge bedingt durch eine Baustelle bei uns im Schrittempo. Dadurch meine Anregung: nicht nur den Autoverkehr Geschwindigkeit beschränken, sondern noch viel früher den Bahnverkehr.
44	28719	Lesumbroker Landstr, Werderland	andere Lärmquelle	Fortsetzung folgt schon! Was wäre das Lärmkonzert ohne die Blasinstrumente: Laubbläser und -sauger! haben einen ganz eignen Ton! Selbst der Deichverband mochte - zumindest vor einiger Zeit! - nicht auf diesen wundervollen Ton verzichten! Stadtgrün - wenn ich sie nicht verwechsle - steuert noch die Musik der Elektrosäge bei, deren Surren vor allem gegen sieben Uhr früh für Rentner ein ausgesprochener Genuss ist. Da kann ruhig auch mal auf die Kammer-Philharmonie verzichten, zumal sie - entsprechend der marktkonformen Demokratie - für Normalverdiener - Was haben wir schon geleistet? - kaum erschwinglich ist.
45	28719	Lesumbroker Landstr.	andere Lärmquelle	Frühlingslaute Erst musste es wieder Frühling werden und die spärliche Sonne uns - leichtsinnigerweise! - wieder nach draußen locken, um daran erinnert zu werden, dass das Lärmkonzert unserer Tage noch lange nicht vollständig war. Erst jetzt ist wieder zu erkennen, mit welcher Leidenschaft dieses Instrument selbst auf kleinster Fläche gespielt wird, und ich grüble immer noch darüber nach, warum es mich an den trotzigen Spruch erinnert: \Ich fahre einfach gerne Auto!\" Zuerst habe ich übrigens lange am Himmel nach den - nach Auskunft der Wirtschaftsbehörde allerdings ohnehin nicht hörbaren - Flugzeugen gesucht, ehe ich die Musik der Rasenmäher wieder erkannte! Fortsetzung wird wahrscheinlich bald folgen!"

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
46	28757	Borchshöher Straße	Schienenlärm	<p>ich bin Anlieger der Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH in Bremen-Schönebeck am Bahnübergang Borchshöher Str. Unser Haus liegt ca. 11,5 mtr. von Gleismitte entfernt (Abstand Hauswand zur Gleisanlage ca. 6mtr.).</p> <p>Bereits im Jahr 2009 und 2012 habe ich von unserer Sitzecke am Haus den absoluten Schalldruckpegel in dB (A) gemessen. Die von mir gemessenen Werte lagen 2012 zwischen 81,2 und 97,4 dB (A) für die elektrisch betriebenen NWB's.</p> <p>Hinweis: Dies sind keine Durchschnittswerte, üblicherweise wird bei Bahnlärm ein über 24h gemittelter Wert zugrunde gelegt.</p> <p>Diese kurzzeitigen hohen Spitzenwerte, unterbrechen teilweise meinen Schlaf und machen den Aufenthalt in unserem Garten unerträglich, der Lärm fährt einen durch Mark und Bein (Gartenmöbel haben wir seit letztem Jahr nicht mehr herausgestellt).</p> <p>Seit April fahren nun zusätzlich Kohlezüge, wie aus der Presse ersichtlich, mit einem Lärmpegel von 56 oder 59 dB (A). Dies ist ein Durchschnittswert, eine Messung meinerseits habe ich noch nicht durchgeführt. Ich vermute der absolute Schalldruckpegel wird 90 db(A) erreichen. Bei den Kohlezügen ist zu unterscheiden, ob sie voll beladen in Richtung Farge oder unbeladen in Richtung Bhf Vegesack fahren. Diese Kohlezüge verursachen auch starke Vibrationen, sodass es hierdurch auch noch im Haus lauter geworden ist.</p> <p>Zu dem Lärm und Vibrationen der vorbeifahrenden Züge kommt zusätzlich noch ein häufiges Warnsignal. Das durchdringende Warnsignal setzen die Zugführer in Höhe unseres Grundstücks und soll Personen beim Überqueren des Bahnübergangs „Schmugglerweg“ warnen. Dieser Bahnübergang läuft schräg zur Gleisachse, sodass das Überqueren deutlich mehr Zeit in Anspruch nimmt. Insbesondere ältere Menschen können diesen Bereich nicht schnell genug passieren.</p> <p>Beeinträchtigungen haben wir nicht nur durch diesen unerträglichen Lärm sondern auch durch die Vibrationen, durch flimmernde Monitore (hervorgerufen durch magnetische Felder der Oberleitung), Risse im Wohngebäude sowie Ruß und Kohlepartikel in der Luft, hinzu kommt noch der Dieselgeruch der Kohlezüge.</p> <p>Darüber hinaus wurden die empfohlenen Grenzwerte des Bremer Gesundheitsamtes und des Bundesamtes für Strahlenschutz für die elektromagnetische Belastung im Rahmen der Elektrifizierung dieser Strecke für unser Wohnhaus nicht eingehalten. Hierdurch können sich weitere gesundheitliche Beeinträchtigungen einstellen.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Vorschläge zur Abhilfe der Beeinträchtigungen und Schäden:</p> <p>Lärmreduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angepasste Fahrweise der Züge, d.h. Klärung weshalb einige Zugführer in diesem Bereich Abbremsen und andere nicht • Verwendung von s.g. „Flüster Bremsen“ an den Zügen • Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 60km/h vor Eintritt in diesem Bereich • Errichten einer Lärmschutzwand • Anpassung der Taktzeiten an das Fahrgastaufkommen. D.h Reduzierung der Taktung außerhalb des Berufsverkehrs, um Leerfahrten zu vermeiden und Kosten der NWB zu minimieren • Kohletransporte zum Kraftwerk Farge wieder über den Wasserweg • Regelmäßige Überprüfung der eingelassenen Gleise im Bahnübergang, derzeit schlagen die Schienen beim Überfahren mit PKW's durch • Umgestaltung des Bahnübergangs „Schmugglerweg“ <p>Vibrationsreduzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von Holzschwellen oder Betonschwellen mit Dämpfungselementen zur Absorbierung der Vibrationen • Gleichmäßige Unterfütterung der Schwellen mit Schotter, um Stöße der Schwellen auf den Untergrund, durch die schwereren elektrisch getriebenen NWB's und dieselbetriebenen Kohlezüge, zu verhindern • Überprüfung und regelmäßige Wartung der Fahrwerke bzw. Fahrwerksdämpfer der Züge <p>NWB steht für Nord West Bahn</p> <p>Die von mir ermittelten Schalldruckpegel, für die diesel- und elektrischbetriebenen NWB's hatte ich bereits im letztem Jahr Frau Dr. Otremba (Gesundheitsamt Bremen) und Herrn Jan Eiken (Umwelt Bremen) zur Verfügung gestellt. Eine Messreihe für die Kohlezüge werde ich noch aufnehmen.</p>
47	28719	An Smidts Park, Grambke Richtung Wasserhorst/ Blockland	Straßenverkehrslärm	Autobahnärm nach Verbreiterung der Fahrspuren auf 3, bedingt durch die Abholzung der alten Eichenbäume und nicht vollständige Aufforstung (Teilweise vertrocknet. Gerade bei Ostwinden sehr laut!
48	28307	Zum Falsch, Bremen- Hannover, Bremen Mahndorf, Klüverweg	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
49	28307	Klüverweg	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014 . Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geändert.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
50	28307	Bremen-Mahndorf, Klüverweg	Schienerlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
51	28307	Bremen-Mahndorf, Klüverweg	Schienerlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
52	28307	Bahnlinie Bremen-Hannover Bremen-Mahndorf, Klüverweg	Schienerlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
53	28757	Borchshöher Str.	Industrielärm	Wir wohnen im Wohngebiet welches an den Betriebshof Bremen Nord oder neu Umweltbetrieb Bremen Nord direkt grenzt. Seit 2 Jahren ist nun Stadtgrün auch auf dem Hof vertreten. Es wurden neuen Fahrzeughallen gebaut und damit ist eine erhebliche Aufstockung der Fahrzeuganzahl gegeben. Ich bezweifle, dass bei der Baugenehmigung der Hallen und Nutzungsveränderung des Hofes durch Stadtgrün ein Lärmschutzgutachten erstellt worden ist. Dies wollte ich beim Bauamt noch mal selbst nachprüfen. Es gibt keine "Pufferzone" von z.B. 10m zwischen dem Industriegebiet und dem Wohngebiet. D.h. z.B. können LKWs direkt am WohnGrundstück entlang fahren oder dort parken mit laufenden Motor oder Beladungsvorgänge mit Bagger ausgeführt werden. Durch die Nutzungsveränderung ist die Belästigung durch Lärm und Abgase erheblich verstärkt worden. Hinzu kommt die zeitweise Fremdnutzung des Bauhofes durch Asphalt Kolonnen für den Strassenbau. Laut Auskunft des Bauhofes dürfen diese bis 20h arbeiten. Die Belästigung ist extrem, sehr laut und durch die Reinigungsarbeiten an dem Asphaltmaschinen sehr geruchsbelästigend. Besonders in den Sommermonaten für ca. 4-6 Wochen, meistens während der Schulferien. Eine Gartennutzung ist dann kaum möglich. Heute 27.05.13 liegt wieder mal eine grosser Asphalthaufen (A270 Teerung) direkt an meinem Grundstück, da wird es alleine durch die Beladung wieder sehr laut werden. Aus meiner Sicht und der meiner vielen Nachbarn muss hier unbedingt eine LärmPufferzone geschaffen werden, die man einhalten muss und nicht nach Bedarf umgehen kann.
54	28217	Otto-Finsch-Str, Utbremer Straße / Utbremer Tunnel	Straßenverkehrslärm	Die Utbremer Straße muss unbedingt von der Hansestraße bis zur Juiststraße gedeckelt werden. Hier ist ein Wohngebiet und kein Gewerbegebiet!! Diverse Versprechungen an die Bewohner sind reine Makulatur gewesen. Es ist nicht einmal möglich die Zimmer zu lüften - morgens: STAU, nachmittags:STAU, abends: STAU Der Verkehr fließt weder in Richtung Autobahn noch in Richtung Stephaniebrücke vernünftig ab. In der Hansestraße bietet sich täglich das gleiche Bild. Obendrein blockieren dort noch die Laster den Straßenbahnverkehr.Und dazu wird seit dreißig Jahren mit der BAB 281 herumgeeiert. Vorher das gleiche Theater mit der BAB 5. Meine Geduld ist wirklich am Ende. Wenn Bremen den Krieg gegen die Bürger noch weiter führt, ziehe ich bei den Wahlen die Konsequenzen. Weder Grün noch Demokraten haben je einen nennenswerten Einfluss ausgeübt. Der Beirat ist für die Bürger sowieso nicht zu sprechen; in diversen Versammlungen wurden die Anwohner nieder geschrien.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
55	28309	Ellernstraße, Wesertal	Fluglärm	Vorschlag: Bei der Abflugroute nach Osten mit Abbiegen nach Süden das unbewohnte Wesertal lärmoptimiert d.h. lärmindernd befliegen. Heute weist der Rückstrahl direkt in die Wohngebiete Hemelings/Arbergen. Das ist vermeidbar. Der Rückstrahl sollte in das unbewohnte Wesertal / Gewerbegebiet Hemelinger Hafen gehen.
56	28309	Ellernstraße	Straßenverkehrslärm	Tempolimit (max 100 km/h für PKW / LKW 60 km/h)auf der A1 zwischen Mahndorf und Arsten. Besonders bei SW/S/SO- Wind mindert der Lärm von der A1, der in die Wohngebiete Mahndorf, Arbergen, Hemelingen, Arsten hineinwabert, die Wohn- und Aufenthaltsqualität gravierend. Vorschlag: Tempolit und Windrichtung verknüpfen und über das vorhandene Verkehrsleitsystem intelligent steuern.
57	28307	Klüverweg, Bahnlinie Bremen-Hannover	Schienenlärm	Eine Lärmschutzwand bis 2014: Wie in der Karte "Lärmschutz an Bremer Bahnstrecken" geplant.
58	28309	Bruchweg / Thierstraße (Zone 30)	Straßenverkehrslärm	Wir haben seit Jahren in der Thierstr. im Durchschnitt 14 Fahrschulen täglich , 52 Wochen im Jahr, die dort ihre Fahrübungen abhalten, keine Durchfahrten, sondern einparken, wenden, anfahren, rückwärtsfahren...als Sonderoption auch die kleine Nachtfahrt. Die Fahrschulen kommen von OL bis VER und von OHZ bis DH. Meine Frage dazu : wieso müssen verkehrsberuhigte Zonen wie die Thierstr. als Verkehrsübungsplatz mißbraucht werden , in Mahndorf ist doch einer vorhanden ! ich hoffe meine kleine Anregung ist etwas hilfreich
59	28717	Kastanienallee, A 270 in der Höhe Bahnhof St. Magnus	Straßenverkehrslärm	Der Lärmschutz der Autobahn A270 ist entlang des Stadtteiles nur lückenhaft installiert. Das ist nicht akzeptabel, da das Verkehrsaufkomme seit der Inbetriebnahme der Autobahn ständig weiter steigt. Wir haben im Jahr 26.10.2010 einen Bürgerantrag für die Installation einer Lärmschutzmaßnahme entlang der Autobahn 270 in Höhe der Kastanienallee, Blindengarten und des Knoops Park gestellt. Dieser ist seitdem in der Bearbeitung. Der Ausschuss des Beirates Burglesum unterstützt die Forderung mit der Ergänzung, dass Lärmschutzwände auf beiden Seiten der A270 erstellt werden müssen. Wir fordern auch an dieser Stelle erneut die Installation eines Lärmschutzzaunes entsprechend unseres o.g. Bürgerantrages entlang der Autobahn A270. Wir schlagen vor, dieses im Zuge der in den nächsten Jahren geplanten Fahrbahnerneuerung in das Leistungsverzeichnis für die Ausschreibung der Straßenbauarbeiten mit aufzunehmen.
60	28307	Mitteldorferstr.	Schienenlärm	Schienenlärm - Lärmschutzwände montieren (es kann nicht sein das überall in Bremen Lärmschutzwände montiert werden und nur hier wo Gitterverkehr zugenommen hat noch nicht mal plant welche aufzustellen.) Fluglärm- Flugroute ändern (hier gibt es eine Landeroute und eine Abflugroute, bitte die Flugrouten auf ganzes Gebiet verteilen, schließlich Fliegen alle mal)

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
61	0	Fürther Straße	Straßenverkehrslärm	<p>Vorschlag: Die Fürther Straße als 30km/h-Zone ausweisen. Es wird dort unglaublich gerast, auch von Lastwagen (Messe Bremen, Freimarktaufbau etc.). Das bedeutet eine große Lärm- und Luftbelastung für das angrenzende Wohngebiet, welches zur Zeit an Qualität und Beliebtheit gewinnt.</p> <p>Außerdem schlage ich einen weiteren Fußgängerüberweg (Ampel) irgendwo zwischen der Kreuzung Hemmstraße und Utbremer Ring vor - dies würde die Wege für die Bewohner dieses Gebietes (Regensburger Straße) sowie die Schulkinder der Augsburgener Straße erleichtern. Außerdem würden die radelnden Anwohner Gothaer Straße, Tölzer- und Wanfrieder Straße für ihren Heimweg ab der Hemmstraße nicht so häufig den Radeweg auf der falschen Seite benutzen!</p>
62	0	flughafen	Fluglärm	Verhindern von Übungsflügen- Start +Landung- der Luftwaffe ganztägig über Stadtgebiet...
63	28357	Kopernikusstraße	Straßenverkehrslärm	Temporeduzierung auf Tempo 30 in der gesamten Strasse (es wird hier gerast!!) verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (die Bremsschwellen im hinteren Bereich der Kopernikusstrasse wurden leider verkehrt angebracht, so dass man ohne sie zu berühren darüber hinwegfahren kann und sie somit nutzlos sind) verstärkte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei ein Geschwindigkeitsmesser, der den Autofahrern ihre aktuelle Geschwindigkeit anzeigt
64	28279	Habenhausen	Straßenverkehrslärm	<p>aufgrund kombinierter Lärmemissionen schlage ich folgendes vor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine durchgehende Lärmschutzwand entlang der Autobahn A1 in Bremen und im direkten niedersächsischen Umland (Weserbrücke). Dafür können meines Erachtens nach auch EU-Mittel beantragt werden. Darüber hinaus sollte bis zur Fertigstellung der Lärmschutzwand eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Km/h in Bereichen ohne Lärmschutzmaßnahmen festgelegt werden. 2. Steilere Anflug- und Startkurven, ohne Kurvenflug über die Weser, zur Minimierung des Fluglärms. 3. Durchgehende Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecken in Bremen und im Bremer Umland.
65	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Endlich eine Lärmschutzwand zwischen den Autobahnabfahrten Bremen-Hemelingen und Bremen-Arsten.
66	28876	Zum Behlingsee, Oyten	Straßenverkehrslärm	Lärmschutz Erweiterung zwischen der Autobahnauffahrt Sebaldsbrück und der Autobahnabfahrt Oberneuland zum Schutz des Naherholungsgebiets Bultensee und der niedersächsischen Nachbarn. Sehr starker Straßenverkehrslärm!
67	0	Amelinghauser Str. / Beneckendorffallee	Schienenlärm	Lärmschutzfenster für die Reihenhäuser angrenzend an Beneckendorffallee Reduzierung des Güterverkehrs 22-6 Uhr Schallschutzwände am Gleis
68	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand an der A1, insbesondere bei der Weserbrücke und Abfahrt Arsten

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
69	28777	Rekumer Geest	Industrielärm	insbesondere nachts leide ich unter dem vom Kraftwerk Farge ausgehenden Lärm. Obwohl sich das Kraftwerk in einer Entfernung von etwa 1 km befindet, ist nicht daran zu denken, bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Die Lärmbelastung tritt nahezu kontinuierlich auf, und es kommt nur sehr selten (vielleicht ein bis zwei Mal pro Monat) vor, daß man des Nachts nicht aus Richtung des Kraftwerksgeländes beschallt wird. Die Art des Lärms empfinde ich als äußerst unangenehm. Ich wohne seit über 20 Jahren im selben Haus und kann daher sagen, daß man nicht immer derartigen Lärm ertragen mußte. Somit gehe ich davon aus, daß eine Lärminderung technisch möglich sein müßte. Aus diesem Grund wäre ich zunächst an der Klärung der Frage interessiert, welche Anlagenteile den störenden Lärm verursachen, der sich bis weit in die Wohngebiete hinein ausbreitet. Im Anschluß würde ich es begrüßen, wenn man Lösungen zur Minderung dieser Lärmbelastung erörtern könnte. Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.
70	28279	Ahlker Dorfstr., A 1 zwischen den Anschlußstellen Arsten und Brinkum	Straßenverkehrslärm	Der von der Autobahn A 1 ausgehende Verkehrslärm hat in den letzten Jahren ein Ausmaß angenommen, das nicht mehr zu ertragen ist. Dies gilt insbesondere bei Westwind oder Südwest-Wind, und das ist der Normalfall. Der Wind bläst den Schall über den Ort. Die Lärmschutzwände entlang der Autobahn sind zu niedrig, sie müssten erhöht werden und sollten im oberen Teil nach innen (also zur Fahrbahn hin) abknicken. Diese Bauweise wird in Nordrhein-Westfalen an vielen Stellen erfolgreich eingesetzt. Eine kritische Stelle ist außerdem der Übergang von der Lärmschutzwand am Ende der Ahlker Dorfstr. auf den Lärmschutzwall. Die Lücke zwischen den beiden ist Durchgangsstelle für den Lärm, sie muss geschlossen werden. Der heftige und langanhaltende Ostwind im vergangenen Winter hat darüber hinaus den Autobahnlärm von der anderen Seite über den Ortsteil geblasen, ein Beweis dafür, dass die Lärmschutz-einrichtungen von der Anschlußstelle Arsten bis zum Torndiek/Vorwiese nicht ausreichen. Mit der Umwidmung des Autobahnzubringers zur Autobahn A 281 wird der Lärm, von dort ausgeht, weiter zunehmen. Es muss dringend etwas geschehen.
71	28307	Im Glühmoor, Bahnstrecke Bremen- Hannover	Schienenlärm	Lärmschutzwand errichten, da unertragbarer Lärm
72	28309	Brauerstraße, Schrottis im Hafengebiet	Industrielärm	Die sich im Hafengebiet befindenden Schrottis sind eine ärgerliche Lärmquelle. Immer wieder hört man das Bewegen der Altmetalle über ganz Hemelingen. Außerdem ist die Staubentwicklung so, dass wir immer wieder Rostpartikel finden. Dies trifft bekanntermaßen auch für den Sportboothafen zu. U.U. ist beim Verladen ein Wasserschleier vorgesehen, der nicht eingehalten wird.
73	28309	Brauerstraße, Autobahn-zubringer Hemelingen	Straßenverkehrslärm	An der Hochstraße befindet sich kein Lärmschutz, so dass der Verkehrslärm ungehindert über Hemelingen zieht.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
74	28359	Johann-Casper-Berg-Weg, A27, Höhe Marcusallee	Straßenverkehrslärm	veraltete, zu niedrige Lärmschutzwände und verstärkter LKW- Verkehr (auch nachts) , A 27 Lösung: - neue, höhere, zeitgemäße Lärmschutzwände bauen !!!
75	28307	Im Glühmoor, Bahnlinie Bremen-Hannover	Schienenlärm	Wir wohnen im Glühmoor, es ist ein Hammergrundstück an der Bahnlinie Bremen-Hannover. Die schweren, langen Güterzüge donnern Tag und Nacht - zeitweise im Minutenabstand-vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen eine Lärmschutzmauer zu errichten. Eine zusätzliche Lärmquelle ist die Weiche vor den Grundstücken Nr.11 und 13. Es war immer laut aber seitdem vor einigen Jahren daran gearbeitet wurde, ist es wirklich unerträglich. Wir hatten die Bahn mehrfach schriftlich um Abhilfe gebeten aber bisher erhielten wir weder eine Antwort noch wurde etwas unternommen.
76	28309	Im Westerholz, An-und Abflüge über das Funkfeuer	Fluglärm	Die Abflüge in östlicher Richtung mit Zielen im Norden oder Osten werden weiterhin über die Wohngebiete Hemelingens zum o.g. Funkfeuer geführt. Vorschlag: Auch diese Abflüge über die neue Route Wesertal führen und erst hinter dem Ort Uphusen Richtung Nordost abdrehen lassen. Dadurch würden ca. 10.000 Einwohner geschützt- Anflüge: Die Anflüge aus Richtung Ost , die gerade auch oft in den späten Abendstunden erfolgen, gehen nach wie vor über das Funkfeuer Hemelingen und nerven sowohl in Osterholz als auch in Hemelingen tausende Menschen - obwohl bei vielen Flugzeugen und Wetterlagen dieser gerade Anflug heute nicht mehr erforderlich ist. Vorschlag: Diese Anflüge soweit möglich ebengfalls über das Wesertal führen.
77	28309	Im Westerholz, Bahnlinie Bremen-Osnabrück an der Straße Hemelinger Rampe	Schienenlärm	Die stark befahrenen Bahnlinie Bremen - Osnabrück grenzt im Bereich der Straße Hemelinger Rampe direkt an ein planerisch als reines Wohngebiet ausgewiesenes Areal. Betroffen sind neben der o.g. Straße die Klausstraße, Im Westerholz, Westerholzweg, Westerholzstraße etc. Besonders die vielen schweren und langen Güterzüge verursachen auch nachts einen erheblichen Lärm, der in den nur ca. 100m entfernten Häusern nebenbei auch zu Erschütterungen führt. Zur Lärmbekämpfung müßte eine geeignete Lärmschutzanlage gebaut werden oder die Züge müßten deutlich langsamer fahren.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
78	28309	Im Westerholz, Industriegebiet Hemelinger Hafendamm / Herm.-Funk- Str.	Industrielärm	<p>Die Schrottverarbeitenden Firman Jade-Stahl, Hirsch ua. verursachen an ihren Standorten am Hemelinger Hafendamm und an der Hermann-Funk-Straße durch das Schreddern und Ver- bzw. Umladen der Metalle täglich von mindestens 07.00 bis 19.00 (auch Samstag) sehr starken Lärm und auch Staubemissionen, die bei den meist vorherrschenden Winden aus südlichen und westlichen Richtungen ungefiltert in die nur ca. 200 m entfernten Wohngebiete dringen und z.B. in den als "Reines Wohngebiet" ausgewiesenen Bereichen zwischen der Osnabrücker Bahn und der Christernstraße / Klausstraße das Öffnen der Fenster und den Aufenthalt im Garten stark beeinträchtigt.</p> <p>Es sind entsprechende Auflagen für die Firmen erforderlich, geeigneten Lärmschutzmaßnahmen wie Z.B. hohe Schallschutzwände oder Einhausungen zu schaffen"</p>
79	28309	Auf dem Kronsberg	Fluglärm	<p>Bei den Abflügen entlang der sogenannten Weser-Nienburg Route kommt es sehr häufig zu Abweichung von der Idealroute und dadurch zu Überflügen von Hemelingen/Arbergen.</p> <p>Wir fordern deshalb eine weitere Verlegung der Abflugroute in Richtung Westen über das unbewohnte Wesertal bzw Industriegebiet.</p> <p>Dieser weiter westlich gelegene Abflug wurde auch von den 2009 erstellten Gutachten (Wölfel/Niros) rechnerisch als die Variante mit den wenigsten Lärmbetroffenen ermittelt, allerdings aus subjektiven Gründen nicht umgesetzt.</p>
80	28309	Auf dem Kronsberg, Autobahn-Kleeblatt Hemelingen	Straßenverkehrslärm	<p>Es ist dringend erforderlich, die nördliche Seite des Hemelinger Kleeblattes mit effektiven Lärmschutzmaßnahmen (am besten hoher bepflanzter Wall) zu versehen. Diese Maßnahme ist den Hemelingern beim Ausbau des Kleeblattes Anfang der Nuller Jahre zugesagt worden. Die Dauerlärmbelastung im Bereich Hahnenstraße, Hemelinger Werder, Heumarschstraße, Angeln, Bultstraße, Kronsberg, Drebbberstraße ist bei den überwiegend südlichen Winden sowohl tagsüber als auch nachts nervtötend und gesundheitsschädigend. Durch den Neubau von Lagerhallen im Gewerbegebiet Hansalinie und Fuldahafen und dem damit verbundenen Pendelverkehr zu Mercedes hat die Lärmbelastung in den letzten Jahren einen zusätzlichen Schub bekommen.</p> <p>Angeblich scheiterte bisher der Bau eines Lärmschutzwalls an den zu hohen finanziellen Forderungen der Grundstücksbesitzer. Dies ist unverständlich aus Sicht der betroffenen Bevölkerung, weil es Peanuts sind im Vergleich zu den Kosten der Entwicklung des Gewerbegebietes .</p> <p>Vorschlag: Die bisherigen Grundstückseigentümer erhalten die Genehmigung den Lärmschutzwall kostenfrei als Fläche für ein Solarkraftwerk nutzen zu dürfen, wenn im Gegenzug das erforderliche Gelände zu einem akzeptablen Preis an die Stadt abgegeben wird.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
81	28307	Ehlersdamm- von der Osterholzer Herrstr. kommend -	Straßenverkehrslärm	<p>Unbedingt den gesamten Ehlersdamm nur Tempo 30 fahren lassen, er ist noch nicht einmal geöffnet und trotzdem rasen die Motorräder und Autos an unseren Häusern nur so entlang.</p> <p>Hier noch eine Anmerkung: wir haben sämtlichen Lärm zu ertragen, den es nur gibt, denn Fluglärm haben wir auch noch zu ertragen. Dieser Standort ist denkbar ungünstig gewesen, ein Haus bauen zu lassen.</p>
82	0	Ehlersdamm- von der Osterholzer Herrstr. kommend -	Schienenlärm	<p>Unbedingt vollständige Lärmschutzwand an der Bahnlinie, bei offenem Fenster schlafen ist nicht möglich, weil im Minutentakt - gerade nachts - die Züge rattern.</p>
83	28279	Deichland	Fluglärm	<p>Verlegung der Flugroute wie schon seit Jahren gefordert.</p> <p>Durch das Neubaugebiet "Deichland" ist nun zusätzlich ein unerwartet hohes Verkehrsaufkommen hinzugekommen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung : 30 Km/h wird auf dem Bunnsackerweg nicht eingehalten, es wird auch nicht kontrolliert und daher eher belächelt. Eine Überprüfung hier ist endlich mal angezeigt, aber nicht nur 2 Stunden zwischen 14 und 16 Uhr.</p> <p>besser 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr und sehr wichtig 18: 00 bis 20:30 Uhr. Dann sind die Geschwindigkeitsrekorde kaum zu überbieten, es sei denn nach Fußballspielen auf dem Sportplatz; dann geht es hupend noch schneller. "</p>
84	28717	Bremerhavener Heerstraße	Straßenverkehrslärm	<p>-extrem lauter Lastwagenverkehr (Herausnahme aus dem Verkehrsleitsystem !).</p> <p>-teilweise lockere Kanaldeckel und Brückenanschlüsse (Überfahrgeräusche durch bessere Befestigungen mindern).</p> <p>-beidseitige (nicht nur einseitige !) Höchstgeschwindigkeitsfestsetzung auf 30 km/h und KONTROLLE der Geschwindigkeit !</p> <p>-Flüsterasphalt auf die Fahrbahn aufbringen</p> <p>-bessere Lärmschutzmaßnahmen für Gebäude (nicht nur direkt zur Straße gelegene Fenster sondern auch rechtwinklig zur Straße gelegene Fenster einbeziehen</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
85	28197	Seehauser Landstraße	Industrielärm	<p>Man hat uns mehrere Windanlagen (Großanlagen) in ca. 800-1000 m Entfernung zu unserem Wohnhaus sowohl in südlicher als auch in nördlicher Windrichtung sozusagen vor die Haustür und in den Garten gestellt, sodass wir je nach Windrichtung dauerhaft beschallt werden. Dazu kommen die Stahlwerke, deren Lärmpegel auch nicht zu verachten ist - vom Gestank ganz zu schweigen. Zu diesem Thema hätten wir auch noch das Klärwerk mit ins Feld zu bringen, aber das ist ja hier nicht die Frage...</p> <p>Alles in allem ist die Belastung für die Anwohner aber sehr hoch, sodass man sagen muss: ES REICHT. Eine Aufrüstung der bereits bestehenden kleineren Windkraftanlagen muss unterbleiben.</p>
86	28327	Ludwig-Roselius-Allee, 28327 Bremen	Straßenverkehrslärm	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Straßenverkehr in den Bereichen Ludwig-Roselius-Allee und Züricher Straße.
87	28755	Margaretenallee, A 270 Löhstrasse Richtung Blumenthal	Straßenverkehrslärm	<p>20 Std. täglich nicht zu ertragener Strassenlärm. Besonders im o.a. Bereich wo die Grundstücke der Bewohner direkt an die BAB grenzen. Da die bisher angebrachten Lärmschutz- wände keine Wirkung zeigen und nicht können, da die Strasse in diesem Bereich in einem `Canyon` liegt. Gärten und Grundstücke sind nicht mehr nutzbar.</p> <p>Angelegte Pressearbeit und Anfragen an das Strassen- u. Verkehrsamt blieben bis jetzt ohne Wirkung.</p> <p>Mittlerweile haben die Anlieger einen Fünf-Punkte-Plan zur Lärmreduzierung ausgearbeitet. Zusendung auf Anfrage.</p> <p>Gern stelle ich auch mein Grundstück für Ortsbesichtigung oder für Messpunkte zur Verfügung.</p>
88	28279	Straße Deichland	Fluglärm	Zunehmende Lärmbelastigung, insbesondere nach Änderung der Flugroute. Vorschlag: Prüfung der Flugrouten, Ausweitung Nachtflugverbot.
89	28279	Deichland, Autobahn A1	Straßenverkehrslärm	Starke Lärmbelastigung durch den Verkehr auf der Autobahn A1. Vorschlag: Lärmschutzwände
90	28199	Werrastraße, Werderstraße vorderer Abschnitt	Straßenverkehrslärm	ich möchte das der vordere Teil der Werderstraße asphaltiert wird und Bodenerhöhungen im Straßenbelag: liegende Polizisten. Dies ist eine wirksame Maßnahme, die vorsichtiges Fahren notwendig macht.
91	28876	Zum Behlingsee, Bultensee	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand verlängern in Richtung Bremer Kreuz

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
92	28197	Goldenstedter Weg, Langer Brink	Straßenverkehrslärm	Den Verkehrslärm, der durch das GVZ entsteht, für die Bürger der angrenzenden Wohnbereiche auf ein erträgliches Maß durch geeignete aktive Lärmschutzmassnahmen zu reduzieren. Denn bekanntlich macht Lärm krank, besonders nachts. (Nachtruhe) Dichte Baumbepflanzung, sowie Bündelung der zu transportierenden Güter, und eine Geschwindigkeitsbegrenzung wären sehr hilfreich.
93	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	eine Lärmschutzwand in Höhe der Weserbrücke (Habenhausen) würde mit Sicherheit viel Lärm abfangen. Der Autobahnlärm ist wider erwarten sehr stark und störend.
94	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Der Lärm von der A1 ist wider erwarten doch sehr stark. Eine Lärmschutzwand würde mit Sicherheit Linderung verschaffen. Mit freundlichen Grüßen
95	28219	Schleswiger Straße, Osterfeuerberg	Straßenverkehrslärm	Thema: Straßenverkehrslärm und Schienenlärm Der Lärm vom Autobahnzubringer Überseestadt sowie den beiden Bahnstrecken ist enorm - selbst bei geschlossenen Fenstern ist der Verkehr der Autos und insbesondere der LKWs deutlich zu hören, wenn ein Zug kommt (insbesondere auf der erhöhten Schienentrasse zwischen Findorff und Osterfeuerbeg, parallel zum Autobahnzubringer Überseestadt verlaufend) muss man Gespräche unterbrechen. Vorschläge: 1) Für den Schienenverkehr - Lärmschutzwände (!) 2) Für den Autobahnzubringer - Lärmschutzwände erhöhen, insbesondere eine Lösung für die Auffahrt bei Lidl (Kieler Straße) finden. Tempolimit einführen und kontrollieren (durch Blitzanlage z.B.). Flüsterasphalt verlegen. Mehr Bäume pflanzen, die das ganze Jahr hindurch grün sind. Subventionieren von Schallschutzfenstern und Dämmung der Häuser für die gesamte Schleswiger Straße.
96	0	Arbergen	Straßenverkehrslärm	Wir wohnen in Arbergen, direkt an der A1. Bei Westwind fühlt es sich oft so an, als würde die Autobahn durch das Wohnzimmer führen. Im Sommer ist es unmöglich bei offenem Fenster zu schlafen. Bei Ostwind ist der Flugverkehr ein Problem, welcher dann deutlich vernehmbar ist. Um das Problem mit dem starken Lärm durch die Autobahn in den Griff zu bekommen, schlossen wir uns auch einer Bürgerinitiative für besseren Lärmschutz an. Diese brachte jedoch keinen Erfolg ein. Unser Vorschlag bzw. unsere Forderung: Ein hoher, gut bepflanzter Lärmschutzwand, auf dem möglichst noch eine zusätzliche Lärmwand aufgebaut ist. An vielen Stellen im Bundesgebiet sind diese massiven Lärmschutzwände zu sehen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
97	28876	Oyten, Ginsterweg	Straßenverkehrslärm	<p>Vervollständigung der Lärmschutzwand zwischen den Abfahrten Sebaldsbrück und Oberneuland zum Schutz der Wohngebiete östlich der A27 (Entfernung 500 m bis 1 km)</p> <p>Lärmzunahme nach Entfernung der Bäume am Bultenweg längs der Autobahn, verstärkt bei dem vorwiegend aus westlichen Richtungen wehenden Wind.</p>
98	28325	Osterholzer Landstr. / Züricher Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Als ich mir vor 32 Jahren das Eigentum in der Osterholzer Landstraße kaufte, war dort ein beschauliches, ruhiges Stück Erde. Ein Wohnbereich ohne auffälliges Gewerbe. Aber schon nach wenigen Jahren nahm die Straßenverkehrsbelastung in rasanter Stärke zu.</p> <p>Die BSAG erweiterte ihr Liniennetz; Haltestellen mussten aufbetoniert werden. Klein- und Mittelständler vergrößerten ihre Betriebe. Mercedes machte richtig groß auf. Und Atlas-Elektronik hielt auch mit. Das ZKH Bremen-Ost wurde zum Unfallzentrum. Und Lückenbebauung fraß Grünflächen – teilweise Oasen der Erholung. Was folgte war mehr KFZ-Individualverkehr.</p> <p>Das alles führte zu einer sehr stark ansteigenden Lärmimmission und Schäden an der Straßensubstanz. Und in den Schränken klappert das Geschirr durch diese Belastungen. Aber nicht nur der Lärm stieg bis an die Schmerzgrenze der Hörbelastung, auch die Verschmutzung nahm in einem Maße zu, so dass bei nur kurzzeitigem Öffnen der Fenster die Wohnung voller Staub ist. Ja, wohnen nun deutlich mehr Menschen im Quartier – und die wollen heiraten. Das ist auch schön! Aber warum müssen die da immer hupend durch die Straßen ziehen? Und das ist wirklich oft und nervig. Gerade, jetzt 19.05.2013 um 18:00 Uhr, wo ich dieses schreibe, das dritte Mal innerhalb einer Stunde.</p> <p>Als sich bereits vor ca. 20 Jahren die vorgenannte Entwicklung abzeichnete, gründete sich eine Interessengemeinschaft „Osterholzer Landstraße/Züricher Straße“. Schließlich wurde dieser Interessengemeinschaft Gelegenheit gegeben, ihr Problem - mit Lösungen - öffentlich im Beirat Osterholz vorzutragen. Die Lösungen verschwanden in der Schublade. Ein Resultat blieb: Die Schraffierung der Züricher Straße, um die vierspurige Rennstrecke Ludwig-Roselius-Alle/Züricher Straße zu entschärfen. Der damalige Ortsamtsleiter, Herr Rosik, stellte in Aussicht, den LKW-Verkehr in dem Wohnbereich zu stoppen. Anfangs klappte das, geblieben ist davon nichts. 40tonner gehören heute zum Alltag; auch Werk-Pendelverkehre zu Mercedes. Und nicht nur Lärm, Gestank und Schmutz sind das Resultat, sondern auch ein völlig zerstörter Straßenbelag. Der Steuerzahler wird dann eben zur Kasse gebeten.</p> <p>Die Rettungsfahrten zum ZKH-Ost treiben es auf die Spitze. Nachts wird mit Martinshorn gefahren, und an der Kreuzung Osterholzer Landstr./Züricher Str. dann auch noch der Kreuzungsbooster eingesetzt. Wenn</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>man draußen ist, geht nur noch Ohren zuhalten und nachts wird man eben wach – danke dafür. Medizinisch erwiesen ist, dass Lärm krank macht, bis hin zu hohem Blutdruck und Infarkt. Immerhin werden in der Osterholzer Landstraße jetzt die Bäume geschützt, damit die nicht krank werden. Kriegen die jetzt Felsbrocken als Paten, damit nicht Autos dort parken können. Nur Bäume zahlen keine Steuern, Menschen dagegen sehr. Und je länger die leben, desto mehr. Also tut auch was für die Menschen - schon allein aus fiskalischer Sicht.</p> <p>Aber nicht nur die Verkehrsbelastung zu Mercedes/Atlas sind das Problem, sondern auch die Pendelverkehre nach und von Oberneuland und den Randgemeinden. Geht es doch auf den innerörtlichen, breiten, vierspurigen Straßen besser, als auf der Bundesstraße 75. Auch hält man sich nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, sondern legt ordentlich was zu. Und weil die Behörde nicht kontrolliert, ist das ultimativer usus.</p> <p>Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weg mit dem Schwerlastverkehr über 7,5 to (muss ALDI/LIDL und Co. sich eben umstellen) - Weg mit den breiten Durchgangs-Rennstrecken in Wohngebieten. - Auch wir (im Wohngebiet) haben ein Recht auch 30-Zonen. Warum haben immer nur die dieses Privileg, die ohnehin schon in Randlagen, mit maximal vier Meter breiten Straßen oder Sackgassen wohnen? - Geschwindigkeitsmessungen, wie im Osterholzer Möhlendamm, 30-Zone als schmale Verlängerung der Züricher Straße. - Das ZKH-Ost ist nicht einfach so zu beseitigen. Aber die Notfall-Einrichtung stand schon zur Debatte. Um aber die Anwohner nicht nicht weiter zu belästigen und zu gefährden, ist dringend - und ohne Aufschub- ein Regelwerk für den Einsatz von Martinshörnern zu schaffen. Gut dass nachts (noch) kein Hubschrauber landet
99	0	Oyten, Ginsterweg	Straßenverkehrslärm	<p>seit die großen, alten bäume am bultensee richtung hodenberger deich gefällt wurden, ist die lärmbelästigung durch die lärmschutzwandlücke an der A27 in diesem bereich sehr stark verstärkt. mein vorschlag ist die schließung der lärmschutzwandlücke zwischen oberneuland und sebaldsbrück. eine neupflanzung von bäumen wäre wünschenswert.</p>
100	28876	Oyten, Ginsterweg	Straßenverkehrslärm	<p>Seit Wegnahme der Bäume an der Autobahn ostseitig deutliche Zunahme des Lärms .Bei den hier überwiegenden Westwinden ist die Autobahn ständig präsent.</p> <p>Vorschlag :</p> <p>Schließen der Lärmschutzwandlücke A27</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
101	28279	A1,Weserbrücke, Richtung Osnabrück, Deichland	Straßenverkehrslärm	<p>Im Bereich Hemelingen wurde eine Lärmwand entlang der A1 Richtung Osnabrück installiert.</p> <p>Vorschlag: diese Lärmwand über die Weserbrücke bis zur Anschlussstelle Arsten zu verlängern, um so den Lärm der Autobahn zu vermindern.</p>
102	28215	Regensburger Str. , 28215 Bremen	Straßenverkehrslärm	<p>Wir wohnen seit gut 4 Jahren in der Regensburger Straße. Unser Schlafzimmer liegt in Richtung Autobahnzubringer -A 27. Die Häuser der Hamelner Straße reichen in der Höhe bis ca. zur 2. Etage unseres Wohnhauses, so dass der Straßenlärm ungehindert über die Dächer in unsere obere Etage gelangen kann. Dieses zur Situationsbeschreibung vorweg.</p> <p>Nach meinem Empfinden hat die Lärmbelastung in den vergangenen ca. 2 Jahren stark zugenommen, welches m.E. folgende Gründe hat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen, die für Autobahn und Autobahnzubringer bestehen, werden nicht eingehalten (insbesondere die Fahrgeräusche der LKWs lassen dies stark vermuten). Vorschlag: Radarkontrollen durchführen - mit Schwerpunkt in der Zeit von ca. 02.30 Uhr bis ca. 06.30 Uhr 2. Seit die Windkrafräder an der A27 stehen, scheint der Schall der Fahrgeräusche ganz andere Wege zu nehmen. Oder wurden im Zusammenhang mit der Errichtung der Räder Bäume gefällt oder andere Baumaßnahmen oder Veränderungen vorgenommen. Vorschlag zur Abhilfe: Leider keinen - hiermit müssen wir wohl leben. <p>Es wäre uns schon sehr damit geholfen, wenn die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen konsequent eingehalten würden, weil dadurch die Lärmbelastung des Straßenverkehrs - störend ist dies ja nun mal leider hauptsächlich nachts, wenn man einfach nur schlafen möchte (an offenes Fenster ist dabei sowieso nicht zu denken) - schon um einiges reduziert werden könnte.</p> <p>Ihre Aktion finde ich im Übrigen sehr gut und freue mich, von Ihnen zu hören.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
103	28759	Am Bahnhof St. Magnus	Straßenverkehrslärm	<p>Betr.: Aktionsplan für die Lärminderung in der Stadtgemeinde Bremen! Unsere Ortsangabe: 28759 Bremen St. Magnus, Strasse: Am Bahnhof St. Magnus Unsere Problematik: Zusätzlich zu dem kontinuierlichen Lärmpegel der nahen Autobahn</p> <p>A 270 verursacht der rege Autoverkehr auf der Strasse Am Bahnhof St. Magnus hochfrequente Lärmspitzen – verursacht durch einen Wechsel des Straßenbelags von Asphalt zu Kopfsteinpflaster. Bei fast regelmäßig überhöhter Geschwindigkeit in dieser Km 30 Zone - bei nur einseitigem Parken - kommt es bei jedem vorbeifahrenden Auto zu einer extrem hohen Lärmspitze, die man mit dem Zünden des Brenners eines Heißluftballons vergleichen kann. Ein Gespräch auf der 20 m entfernten Terrasse wird regelmäßig unterbrochen. Nach einer derartigen Tagesbelastung bleibt der Wunsch zu einem erholsamen Schlaf im 12 m entfernten Bett aber eine Illusion. Die Düsengeräusche wirken wie eine Folter, die das Hirn zermartern und letztlich die Gesundheit schädigen.</p> <p>Lösungsvorschläge*:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Asphaltieren der restlichen Kopfsteinpflasterstrecke 2. Falls dies nicht zeitnah umsetzbar sein sollte – kurzfristige Neugestaltung der Verkehrsfläche der Strasse durch übliche Farb-Markierung von wechselseitigen Parkflächen und gestrichelten Parkverbotsflächen. 3. Wiederholung des Km 30 Schildes hinter der Autobahnbrücke in Richtung Norden, weil seit dem Anfangsschild Zone 30 (am Kränholm) mindestens 3 Strassen seitlich in diese Strasse münden, deren Kfz-Führer nicht wissen können, dass sie in einer Zone 30 fahren – also spontan schneller fahren. 4. Aufstellen eines Geschwindigkeit anzeigenden Monitors in Höhe Grundstück Nr. 19 zur Sicherstellung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit. <p>Vorteile:</p> <p>Zu 1.: die sehr zahlreichen Fahrradfahrer würden - statt wie z. Z. auf dem einseitig vorhandenen Bürgersteig – auf der angenehmeren Asphaltstrasse fahren und die vielen Passanten mit Kindern und behinderten Senioren auf dem Weg zum nahen Bahnhof nicht gefährden. Auch die aus den Grundstücken vorsichtig fahrenden PKWs wären nicht so häufig kollisionsgefährdet. Der wichtigste Vorteil: die Lärminderung wäre sehr ausgeprägt.</p> <p>Zu 2.-4. Verkehrsberuhigung mit auch deutlicher Lärminderung aber abhängig von der realen Fahrgeschwindigkeit. Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders für Kinder in diesem reinen Wohngebiet</p> <p>* Die Lösungsvorschläge sind mit den straßennahen Anliegern abgestimmt.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
104	28719	Nachtweide	Schienenlärm	Da es immer mehr (Güter-) Züge werden, steigt der Geräuschpegel seit Jahren, deshalb Lärmschutz für alle Anlieger an dieser Bahnstrecke. Mittelfristig nur noch lärmgeminderte Waggons zulassen, Europaweit. Nebenbei gute Idee, so etwas zu initiieren.
105	28719	Nachtweide	Straßenverkehrslärm	Die Autobahn hat z.Teil noch keine Lärmschutzwand. Da es abhängig von der Windrichtung, öfters sehr laut ist, sollte spätestens, wenn die Umgehung (Tunnel etc) fertig ist, der Lärmschutz dort verbessert werden.
106	0	Autobahn A1 in Höhe Habenhausen und Weser	Straßenverkehrslärm	Errichtung einer Lärmschutzwand an der A1 auf Höhe Habenhausen und der Weser. Im Moment gibt es eine dauerhafte Lärmbelästigung durch die Autobahn
107	0	Autobahn A1 in Höhe Habenhauser/Weser	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand an der A1, so dass der dauerhafte Lärm der Autobahn endlich nicht mehr im Deichland zu hören ist.
108	28215	Ricarda-Huch-Str.	Schienenlärm	Lärmschutzwand an der Strecke HB-HH an der Ricarda-Huch-Str. Bei der Erneuerung der Schienen wurden die letzten Bäume an der Kurve der Ricarda-Huch-Str. Höhe Hausnummer 7-11a entfernt und somit der letzte natürliche Schallschutz. Obwohl meine Scheiben zur Nordseite schallgedämmt sind, sind gerade Güterzüge sehr laut.
109	28719	Wummestraße und Umgebung	Straßenverkehrslärm	Leider finde ich hier nur diese Möglichkeit, Vorschläge zu machen. Aber ich möchte mitteilen, dass der Verkehrslärm zunahm, als die Autobahn erneuert wurde und alle \"lärmschluckenden\" Bäume und Büsche radikal entfernt wurden. Seitdem höre ich nachts im Bett bei geschlossenem Fenster das Dröhnen und \"Rummeln\" der in immerhin noch einiger Entfernung vorbeifahrenden Fahrzeuge auf der Autobahn, da hilft die \"Lärmschutzwand\" nicht viel. Bei Ostwind ist es noch lauter, bei Westwind kommen die Fahrgeräusche der Züge hinzu, am schlimmsten ist es, wenn sie über die Brücke fahren.
110	28719	Wummestraße	Straßenverkehrslärm	Besserer Lärmschutz, dichtere Bewachsung, Geschwindigkeitsbegrenzung, leisere Fahrbahnen
111	28327	Ludwig-Roselius-Allee / 28327 Bremen	Straßenverkehrslärm	Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen und PKW- bzw. Motorradkontrollen durch die Polizei gegen: - Zunahme von Lärm durch \"Wettrennen\". - Zunahme von Lärm durch PKW+Motorrad mit getunten Motoren bzw. funktionsuntüchtigen Schalldämpfern. - Zunahme von Hupen \"zur Begrüßung\" der Leute auf dem Gelände der SB-Waschanlage. Verbieten des zunehmenden LKW-Verkehres.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
112	28327	Ludwig-Roselius-Allee 240 / 28327 Bremen -> SB-Waschanlage	andere Lärmquelle	<p>Abstellen der unerträglichen Lärmbelästigung (Matten-klopfen, Hochdruckreiniger-Zischgeräusche etc.), verursacht durch das Betreiben der SB-Waschanlage seit April 2011: -> Lärmverhinderung: Schließen der SB-Waschanlage!</p> <p>-> Lärminderungsmaßnahmen: - Öffnungszeiten reduzieren: Mo-Fr 8:00-18:00 Uhr, Sa 8:00-16:00 Uhr. (Bisher erfolgten Mattenklopfen, Hochdruckreinigungen etc. z.B. auch Mo-Sa bis 22:00 Uhr und später bzw. am 1.Mai und Pfingstmontag). - Ersetzen der im Dez.2012 erstellten "Lärmschutzwand" durch eine Einhausung mit jeweils beidseitigen Akustiksteinen (Vorhandene Wand: viel zu niedrig, viel zu kurz, glatte Oberflächen aus dünnen Fensterglasscheiben verstärken den Straßenverkehrslärm) - Aufstellen von Mattenreinigungsautomaten (bisher erfolgt manuelles Mattenklopfen an den Metallsäulen der Staubsauger, der Wand, am Lichtmast, am Zaun) "</p>
113	28759	Windmühlenstr.	Schienenlärm	Eine Schallmauer, da es seit dem die neuen Züge bei uns vorbei fahren unerträglich geworden ist. Zusätzlich läuft parallel zu den Schienen eine Schnellstraße, die auch sehr laut ist.
114	28779	Cord-Steding-Straße	Schienenlärm	Rücknahme der Kohlentransporte zum Kraftwerk Farge und Anlieferung per Schiff wie vorher, dadurch Lärmvermeidung und Vermeidung zusätzlicher, langer Wartezeiten an Bahnübergängen; politische Einflussnahme auf den Betreiber des Kraftwerks; Lärmschutzmaßnahmen für Bereiche, die sich in unmittelbarer Nähe des Bahnkörpers befinden
115	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahnbrücke auf der A1 zwischen Arsten und Hemelingen. Die völlig offene Weserbrücke auf diesem Teilstück führt zu einer erheblichen und durchgängigen Lärmbelästigung.
116	28279	Autobahnabschnitt südlich der Panzenlaake hinter der Ausgleichsfläche	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmbelästigung in Arsten</p> <p>Die Autobahn in Arsten ist oftmals sehr laut, so dass auch durch unsere Lärmschutzverglasung bei geschlossenen Fenstern starke Geräusche durchdringen und z. B den Schlaf beeinträchtigen. Im Jahre 1993 wurde um Käufer für ein Neubaugebiet in der Panzenlaake in Arsten geworben. In Zeitungsberichten wurden die Auflagen der Bremer Umweltbehörde für deren Zustimmung hierfür beschrieben.</p> <p>Das Hauptproblem war die Lärmbelästigung durch die Autobahn, was folgendermaßen eingedämmt werden sollte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Durch Aufschüttung eines Erdwalls entlang der Autobahn in bestimmter Höhe - Dies ist erfolgt, obwohl ich das Erreichen der angestrebten Höhe anzweifel. 2. Nachdem sich die Erde gesetzt hat, sollen in ca. 2- 3 Jahren auf diesen Erdwall, als zusätzlicher Lärmschutz, Bäume angepflanzt werden.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Diese 2. Auflage ist nie erfüllt worden. Warum? Es kann nicht sein, dass in einer Regierung, an der auch die Grünen beteiligt sind, die eigenen Umweltauflagen nicht eingehalten werden. Wenn Sie nun behaupten, es gäbe kein Geld für Bäume in Bremen, sind die Grünen mit ihrem Bügerauftrag gescheitert. Nehmen Sie das Geld dafür von den, bestimmt reichlichen, Steuereinnahmen der Bewohner der Panzenlaake und pflanzen pro Haus auf dem Wall mindestens 2 oder 3 Bäume.</p> <p>Anmerkung: Wie können Sie nur, auch unter diesen Voraussetzungen, davon ausgehen, dass auch nur ein Bürger ihnen glaubt, dass Sie eventuelle Windräder (die hoffentlich nie in Arsten gebaut werden) aufgrund zu hoher Lärmbelästigung zu bestimmten Zeiten abstellen werden. Kein Bürger wird ihnen das glauben.</p>
117	28279	Deichland	Fluglärm	Da wir sowieso schon durch den Strassenlärm der A1 gebeutelt sind, sollte die Flugroute über Habenhausen verlegt werden
118	29279	Deichland	Straßenverkehrslärm	In Habenhausen bündeln sich der Strassenverkehrslärm der A1 und der Fluglärm Besonders die Autobahnbrücke, die keine Lärmschutzwände hat ist ein großes Problem. Kann man dort etwas bauen?
119	28279	Hohenleuchte, A1/Autobahnzubringer Arsten	Straßenverkehrslärm	Es wäre wünschenswert, sowohl an der A1 als auch am Autobahnzubringer Arsten (B6n) Lärmschutzwände und/oder "Flüsterasphalt" zu installieren, da in Arsten die Lärmbelästigung durch den dortigen Verkehr oftmals erheblich ist & in Zukunft bei Ausbau zur A281 sicherlich steigt.
120	28279	Hohenleuchte, Hinter dem Vorwerk	Industrielärm	Das Gewerbegebiet in Arsten (Dreßlerstr. / Hinter dem Vorwerk) verursacht durch LKW-Verkehr Lärm. Es wäre schön, wenn das Gebiet perspektivisch zurückgebaut würde, da die Gegend im Wesentlichen Wohngebiet ist. Als Erstmaßnahme wäre m.E. zu begrüßen, wenn die Straße Hinter dem Vorwerk nicht mehr für LKWs zu befahren wäre, da diese (so denke ich) über die Dreßlerstr. einfahren können.
121	28211	Kirchbachstr. von der Bismarkstr. bis zur Kurfürstenallee	Straßenverkehrslärm	<p>Da der Schwerlastverkehr wohl nicht durch die Bismarkstr. fahren soll, wird dieser von der Stresemannstr. in die Kirchbachstr. zur Kurfürstenallee gelenkt und belastet besonders abends und nachts dieses Wohngebiet erheblich.</p> <p>Warum lenken Sie die LKW's nicht über die Steubenstr. und dann in die Adenauerallee zur Kurfürstenallee? Dort fährt er anfangs durch ein Industrie- und in der Adenauerallee durch ein Parzellegebiet! Nachts zittern in der Kirchbachstraße durch den Schwerlastverkehr schon die Häuser.</p> <p>Eine dauerhafte Darstellung der Kirchbachstr. als Hauptverkehrsstr. lehne ich entschieden ab.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
122	28211	Kirchbachstr. zwischen DB-Tunnel und Kurfürstenallee	Straßenverkehrslärm	<p>Zu dem ohnehin schon belastenden Lärm der Rettungsfahrzeuge, die ihr Signal auch dann ausstrahlen, wenn die Straße völlig frei ist, ist seit einigen Wochen auch noch ein erhöhter LKW-Verkehr dazu gekommen, vor allem nach 20:00 Uhr.</p> <p>Außerdem entwickelt sich diese Strecke abends zur Rennstrecke für PKW-Fahrer. Da ich in dieser Zeit häufig mit meinem Hund in dieser Zeit spazieren gehe, habe ich dies festgestellt. Eine Radarüberwachung der Polizei konnte ich noch nie feststellen.</p> <p>Warum benutzt der Schwerlastverkehr nicht die Autobahnen, um zum GVZ zu kommen? Wann verschwinden die aufgestellten Umleitungsschilder für LKW's wieder?</p>
123	28279	Lunser Str., A1	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand, da die Lunser Str. genau im Spannungsfeld zwischen der Einflugschneise und der Autobahn liegt. Gegen Flieger kann man wenig machen und den Autobahnverkehr noch mehr zu verlangsamen sehe ich als nicht sinnvoll an. Auf der Autobahn braucht man keinen unverbauten Weserblick...
124	28279	Deichland, Autobahnabschnitt Weserbrücke an der A1	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand
125	28279	Habenhausen, Deichland	Straßenverkehrslärm	Reduzierung des Autobahnlärms der BAB 1 durch z. B. Lärmschutzwand im Bereich der Weserbrücke/Abfahrt Arsten.
126	28279	Blenderstr.	Straßenverkehrslärm	Vielleicht könnte eine Schallschutzmauer im Bereich zwischen Hemelingen und Arsten den Verkehrslärm mindern.
127	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand bzw. -wand an der A1
128	28279	Deichland	Fluglärm	Flugzeuge, die in Richtung Osten starten, sollen nicht direkt über dem Wohngebiet (Deichland) bzw. schon vorher in die Kurve Richtung Süden fliegen, sondern erst nach Überfliegen der Wohngebiete in Habenhausen (ca. bei Erreichen der Weser) wo überwiegend Industrie oder Natur gelegen ist.
129	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwände im Bereich der Autobahnbrücke über die Weser!
130	28279	Baumhauser Weg	Straßenverkehrslärm	<p>Je nach Windrichtung (wie kann das sein?) wird starker Straßenlärm von der A1 (auch über die Weser) oder vom Autozubringer herübergetragen. Es sind sogar einzelne Motorräder bei der Beschleunigung sowie hupende LKWs deutlich auszumachen.</p> <p>An lauen Abenden kann man dann nicht draußen sitzen.</p> <p>Außerdem halten wir dann stets alle Fenster geschlossen, weil man sonst nicht schlafen kann. Leider wird der Lärm auch von den Häusern der gegenüberliegenden Straßenseite reflektiert.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
131	28279	Lunser Straße	Straßenverkehrslärm	Der Autobahnlärm könnte durch eine Lärmschutzwand im Bereich zwischen Abfahrt Arsten und Hemelingen (vor allem im Bereich der Weserbrücke) stark minimiert werden. Die Lärmbelästigung ist sehr stark!
132	28279	A1 und Lunser Str	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwände auf der A1 von Hemelingen bis Arsten. Bei dem Umbau der A1 in dem genannten Bereich, wurden sämtliche Büsche und Bäume abgeholzt. Hinzu kommt der Fluglärm. Das angenehme wohnen in der Lunser Str. ist schon lange vorbei.
133	28759	Kücksberg, Unterführung Zugbrücke	Straßenverkehrslärm	Viele Autos und besonders Busse fahren schnell unter der Zugbrücke hindurch, sodass der entstandene Lärm durch die Brücken begünstigt wird. Ein möglicher Lösungsansatz : Ca. 100 - 200 Meter vor der Brücke, ein 30 kmH - Verkehrsschild aufstellen um dem Lärm entgegen zu wirken. Dies ist insofern sinnvoll, da sich nach der Brücke eine große Straßenkreuzung befindet
134	28759	Kücksberg, Zugbrücke Hermann-Fortmann Straße	Schienenlärm	Sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt des Zuges zwischen der Strecke Bahnhof - Vegesack und Bahnhof Schönebeck entsteht ein sehr lautes, unangenehmes Quitschen. Ein möglichen Lösungsansatz könnte ein Schmiermittel auf den Zugschienen bieten.
135	0	Tübinger Str., Münchener Straße, Ecke Nürnberger Str und Kastanienstraße	Schienenlärm	Verlängerung/Erweiterung einer Lärmschutzmaßnahme/-wand entlang der Eisenbahnbrücke über die Münchener Straße und ggf. Weiterführung bis Höhe Betriebsportanlage --> Schienenlärm vor allem sehr langer Güterzüge besonders störend, insbesondere nachts
136	28279	Schlehenweg	Fluglärm	Ich möchte darauf hinweisen, dass ich als Vertreterin der VSF mit vielen Verbündeten bereits 2008 in einem Buch mit Einwendungen des "Bremer Bündnisses gegen Lärm" Vorschläge unterbreitet habe. Dieses Buch finden Sie in den Unterlagen oder schreiben mich an. Alle Forderungen der VSF sind immer noch aktuell. Nur die Greiserstudie ist auf den Weg gebracht, aber noch längst nicht fertig, Die Ergebnisse dieser Studie sollten unbedingt mit berücksichtigt werden. Ausdrücklich möchte ich darauf hinweisen, dass in unserem Verein die überwiegende Mehrzahl nicht mit dem Internet umgeht. Sie werden deshalb von diesen Leuten keine Infos erhalten. Was ich schade finde. Es ist auch vielen Menschen noch nicht bewusst, wie schädlich Fluglärm sein kann. Da ist noch viel Aufklärung nötig. Bitte machen Sie dazu Vorschläge. Am Bremer Flughafen werden von der Fliegerschule, der Werft für Kleinflieger, den Kleinfliegern hier vor Ort und der Bundeswehr eine Unzahl von Überflügen, Rundflügen, Spaßflügen etc. durchgeführt, Gemessen wird aber nur ein Start oder Landung. Die übrige Belastung fällt unter den Tisch. Diese Mehrbelastung muss unbedingt in die Beurteilung der Lärmbelastung mit aufgenommen werden.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Die Menschen brauchen auch Planungssicherheit. Anfang der 90er Jahre wurde den Betroffenen in amtlichen Bescheiden versprochen, man erwarte nur 5-6 Nachtflüge mit der Änderung der Nachtflugregelung. Eine Kontingentierung der Nachtflüge sei deshalb nicht erforderlich. Tatsache ist, danach erschienen in verschiedenen Sommerflugplänen mehr als 10 Nachtflüge. Diese Lüge muss aufhören.</p> <p>Es muss endlich Schluss sein mit der überhöhten Darstellung der Wirtschaftskraft, die angeblich vom Flughafen ausgeht. Bitte nehmen Sie den Wirtschaftssenator in die Pflicht, mit Ihnen nach einem fairen Interessenausgleich zu suchen. Z.B. die Vorlage 18/236-L/S dazu basiert allein auf einem Gutachten, dass der Flughafen für sich zu Werbungszwecken erstellen ließ. Ich kann nicht verstehen, dass diese Aussagen nicht beanstandet wurden.</p> <p>Die zarten Ansätze zur Reduzierung von Fluglärm verspätete Flüge zu bestrafen wird dadurch konterkariert, dass die LH mit den meisten Verspätungen nun eine Anerkennung als HC erhielt. Ein Taschenspielertrick wieder zu unseren Lasten. Kein fairplay!!</p> <p>Es hat sich auch herausgestellt, dass die Maßnahmen im Rahmen der neu festgelegten Schutzzonen nicht ausreichen.</p> <p>Am Ende bleibt, am schlimmsten sind die Unterbrechungen der Nachtruhe durch späte Starts oder Landungen. Letzendlich ist uns eine 8-stündige Nachtruhe das wichtigste.</p> <p>Im Rahmen eines norddeutschen Luftfahrtkonzeptes muss dringend ausgelotet werden, wieviel Fluglärm mitten in unserer Stadt unbedingt notwendig ist. Groningen, Münster, Hamburg und Hannover bieten doch genug an Ausweichmöglichkeiten.</p>
137	28215	Erlanger Str, Bereich der Eisenbahnkurve Regensburger Str. bis Hbf	Schienenlärm	<p>Bremsende Züge und scheppernde (Güter-) Züge sorgen vor allem in den sonst ruhigeren Abend- und Nachtstunden für Lärmbelästigung. Deutliche Verbesserung des Bahnlärmschutzes am den Gleisen und zwar nicht nur 2 Meter hoch, das schützt nur die direkt darauf Blickenden, sondern höher, damit auch der weiter tragende Lärm gemindert wird.</p>
138	28215	Hemmstarasse vor meiner Haustüre	Straßenverkehrslärm	<p>Minderung/Rückbau des Kopfsteipflasters/ Kopfsteinpflaster-Streifen/Kölner Platten und/oder Kontrolle des Tempolimits 30 in den Abend-und Nachtstunden, wenn teilweise extrem gerast wird</p>
139	0	Buntentorsteinweg / Neustadt / Fußgängerbrücke auf den Werder	andere Lärmquelle	<p>Ich gönne jedem seinen Abend unter freiem Himmel, aber der Lärm, der durch die Jugendlichen, die am Werdersee grillen und vor allem Trinken, nimmt zu stark zu. Nicht nur, dass überall zerbrochene Flaschen und Müll rumliegt, vor allem wenn die Jugendlichen auf die Straßenbahn warten kommt es zu einer erheblichen Lärmbelästigung - es wird gepöbelt, geschrieen, und sich geprügelt. Die Polizeipräsenz ist zwar schon stark gestiegen, aber ich denke, gerade zu den nächtlichen Bahnabfahrtszeiten sollte die Polizei noch häufiger präsent sein, um zumindest die Schlägereien und den Vandalismus zu reduzieren.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
140	28779	Fresenbergstraße	Straßenverkehrslärm	Die Fresenbergstraße (oberer Teil zwischen Mühlenstraße und Besanstraße) ist zur LKW-Durchgangsstraße geworden. Tempo 30 gilt offenbar nicht mehr. Vorschlag: Straße wird als Durchgangsstraße gesperrt. Sind dann zwei Sackgassen jeweils von der Besan- und der Mühlenstraße aus. Teilung z.B. in Höhe Flethestraße.
141	28215	Tölzer Str., Fürther Straße vom Utbremer Ring bis zur Hemmstr.	Straßenverkehrslärm	Tempo 30 auf der Fürther Str.. Durch die zusätzlichen Busfahrten aufgrund der Änderung des Streckenplans der Linie 26 hat sich der Verkehrslärm in diesem Bereich signifikant erhöht. Zudem hat der Verkehr - und damit auch der Schwerlastverkehr- allgemein zugenommen. Je schneller die Busse und auch LKWs unterwegs sind umso lauter wird es. Inzwischen kann man von der Lautstärke auf die Geschwindigkeit schließen. Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h wäre eine einfach umzusetzende Maßnahme, die den Verkehrslärm auf dieser Strecke minimieren würde. Zudem wackeln seit der Kanalbaustelle vor einigen Jahren die Häuser bei der \"zügigen\" Vorbeifahrt von Bussen und LKWs. Parallel zum Lärm nehmen die Schwingungen zu. Tempo 30 wäre somit auch aus diesem Grunde wünschenswert. "
142	28307	Arbergen, Olbersstraße und Umgebung	Fluglärm	Bemühungen der BILL umsetzen (Wesertalroute und Nachtflugverbot einhalten)
143	28307	Arbergen, Olbersstraße und Umgebung	Schienenlärm	Lärmschutz verbessern (v. a. auf Höhe der Brücke), alte Waggons gegen neue/leisere austauschen
144	0	Islandstr.	Schienenlärm	Es wird höchste Zeit hier eine Lärmschutzwand zu errichten. Immer wenn ein Güterzug vorbei fährt muss das Gespräch mit meiner Frau oder meinem Besuch unterbrechen.
145	28307	Arbergen, Olbersstraße und Umgebung	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand erhöhen und begrünen, Tempolimit (v. a. für LKW), Flüsterasphalt

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
146	28203	Osterdeich	Straßenverkehrslärm	<p>wie am Alten Wall 22.00-06:00 30 Geschwindigkeit am besten 30 Zone, wie Ostertor, Bismarkstr., Hulsberg usw. (dann wird hier vielleicht 50 gefahren) der Verkehr hat sich in den letzten 2 - 3 Jahren auf den Osterdeich verlagert. Von 07:00 - 20:30 fährt ein Auto hinterdem Anderen. Die Ozonwerte sind am Osterdeich auch sehr hoch. An machen Tagen stinkt es sehr nach Abgasen. Ab 20:30 lässt der Verkehr nach, aber die Geschwindigkeit erhöht sich, und die Lärmbelästigung ist immer noch vorhanden. Nachts wird nur gerasst. Mobile Blitzer am Tag , wie am Abend ,wären eine gute Einnahmequelle für die Stadt Bremen. Viele Menschen verbringen Ihre Freizeit am Osterdeich. Das starke Verkehrsaufkommen, die Lärmbelästigung und die hohe Ozonwert , nimmt den Erholungswert an unserer schönen Weser.</p>
147	28757	Borchshöher Str., A270	Straßenverkehrslärm	<p>Generell eine vollständige neue Lärmschutzwand an der A270. Der Bereich Feuerwehr und Bauhof Bremen Nord ist nicht durch eine Lärmschutzwand geschützt. Über diese offene Stelle dringt der Lärm des Verkehrs der A270 zu den Wohngebieten an der Borchshöher Strasse zwischen A270 und Schienenbereich. Natürlich ist der Schienenlärm durch die neuen Kohlentransporte auch nicht zu vernachlässigen.</p>
148	28309	Hermelingen Hannoversche Str./Seitenweg	Straßenverkehrslärm	<p>Ich wohne Seitenweg/Ecke Hannoversche Str. Tagsüber sowie auch nachts ununterbrochener LKW- und PKW-Verkehr. Auch bei geschlossenen Fenstern ist der Verkehrslaerm zu hören. Der Schlaf wird ständig unterbrochen. Inzwischen habe ich durch den Dauerlaerm einen hohen Blutdruck, Herz-Kreislaufprobleme und Schlafstoerungen bekommen. LKWs und PKWs kommen vom Autozubringer, aus dem Tunnel von Hemelingen Richtung Arbergen und Mahndorf, Richtung Krupp Atlas-Bruecke, Richtung Aladin, Hemelinger Bahnhofstraße. (Koenecke und Coca Cola), rechts zur Mercedes Bruecke. Mein Vorschlag und der vieler Anwohner wäre, in dieser gesamten Region Tempo 30 einzuführen. Damit wuerde zumindest ein groesserer Teil der LKW-und PKW-Fahrer diese Region wegen des geringen Tempos umfahren. Im Seitenweg muesste dringend das Verkehrschaos beseitigt werden (zu hohe Geschwindigkeit, Parken auf Fußwegen, Parken auf privaten Parkplaetzen, z.T. Zuparken von Hauseingaengen, Ablegen von Haus- und nicht angemeldetem Sperrmuell sowie nicht ausgetragenen Zeitungsbuendeln etc.</p>
149	28279	Arster Heerstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzverbesserung A1 zw. Bremen-Arsten und Bremen Brinkum. Zu hören ist an dem oben angegebenen Ort NICHT/selten die Autobahnbrücke in unmittelbarer Nähe, sondern die A1 aus Richtung Bremen-Brinkum (Ikea). Insgesamt ist die Lärmbelastung durch die A1-Autobahn in Arsten derart hoch, dass ein Immobilienkauf nicht zu empfehlen ist.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
150	28203	Manteuffelstr., Bismarckstr. zwischen Dobbenweg/ Schwachhauser Heerstr und St.-Jürgen-Str	Straßenverkehrslärm	<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Bismarckstraße ist kaum wirksam (aber sinnvoll und wichtig!), so lange dort die Schilder so schlecht zu sehen sind wie jetzt. Vorschläge: 1. An der Ecke Graf-Moltke-Straße müssen die Schilder ein Stück weiter in Fahrtrichtung (auf beiden Seiten) gesetzt werden, damit Abbieger aus der Graf-Moltke-Straße die Chance haben, diese wahrzunehmen. 2. Große Fahrbahnbemalungen mit dem 30 km/h-Emblem an allen Einfahrten zur diesem Teilstück der Bismarckstraße. 3. Gelegentliche Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Diese Maßnahmen würden sich auf die Lärmbelastung an der Bismarckstraße und an den umliegenden Straßen positiv auswirken.</p>
151	28757	Borchshöher Str.	Schienenlärm	Den Kohletransport sofort stoppen, oder die Lok und die Wagons umrüsten (der Lärmpegel ist extrem hoch).
152	28355	Wullweide , Oberneuland	Straßenverkehrslärm	<p>Obwohl nicht ganz dicht an der Autobahn gelegen, ist der Lärm doch beachtlich. Ob nasse oder trockene Fahrbahn. Ob kahle Bäume oder wie jetzt, alles begrünt. Es ist eigentlich ständig Lärm.</p> <p>Vorschlag 1: höhere Lärmschutzwände Vorschlag 2: fehlende Abschnitte (ohne Lärmschutzwände) mit Lärmschutzwänden versehen. Vorschlag 3: Flüsterasphalt</p>
153	28357	Erbrichterweg, Borgfelder Landstr.	Straßenverkehrslärm	Erneuerung der Fahrbahndecke
154	28777	Bahnübergang Kreinsloger	Schienenlärm	<p>Durch die Umstellung der NWB auf Strom, wurde eine erhebliche Verringerung des Lärmpegels erreicht. Seit der Belieferung des Kraftwerks Farge mit der benötigten Kohle über den Schienenweg, ist Lärmbelästigung wieder deutlich gestiegen.</p> <p>Die Belieferung des Kraftwerks sollte wieder auf den Wasserweg verlegt werden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
155	0	Bahnübergang Borchshöher Str	Schienenlärm	<p>Danke an das Bremen.de Team. Durch Zufall ist mein Nachbar auf Eurer Internetseite hier gelandet und hat mich informiert dass man seinen Unmut mitteilen kann. Wir haben uns vor 3 Jahren ein Haus gekauft. Es steht in etwa 20-25 Meter vom Bahnübergang entfernt . Bei der Besichtigung mit dem Makler hatten wir uns den Termin extra so gelegt , daß wir etliche Züge hören konnten , weder drinnen noch draußen war dieses ein Problem. Es fuhren noch die alten Dieselloks , diese waren wesentlich leichter als die angeblichen so leisen E-Loks .</p> <p>Als die ersten E-Loks anfangen den Betrieb auf der Strecke zu übernehmen , waren die Schlaggeräusche beim überfahren des Bahnübergangs kaum zu hören . Als dann der Betrieb auf der Strecke expandierte und die Taktung zunahm, fingen die Züge an heftig zu bremsen . Dieses ist etwa so laut wie ein landendes Düsenflugzeug an schlechten Tagen (gemessen mit einem geeichten Gerät 96 Dezibel) . Dieses ist nicht nur nervig sondern kostet uns Anwohnern den Schlaf. Nach einiger Zeit , etwa 6 Monate , war ich so genervt daß ich beim Umweltamt anrief um mich zu beschweren. Plötzlich nach einem Tag ließ der Lärm nach, die Züge fuhren nicht mehr mit achtzig KM/h bis zu Bahnübergang Borchshöherstr um dann massiv 20-30 Meter auf etwa ca 40-50 km/h runterzubremsen . Die Angaben des Betreibers der Bahn, wonach der Lärm durch die neuen Züge nachlassen würde, ist eine reine Lüge. Jeder Anwohner kann diese bestätigen.</p> <p>Wir haben hier sehr viel Geld in dieses Haus gesteckt da wir komplett renoviert haben. Nach ein paar Monaten hatten wir die ersten Risse in den Wänden . Die entstanden erst als die schweren E-Loks den Betrieb aufgenommen haben. Die Schwingungen sind so stark, dass wir sie im Haus spüren. Es ist unglaublich.</p> <p>Doch der Hammer ist, wenn ich es mal so sagen darf, dass es nicht auf alle E-Loks zutrifft. Manche sind so leise das ich mich frage wieso das nicht immer so geht .</p> <p>Da ich als Physiotherapeut mit vielen Menschen (Patienten) zu tun habe, hatte ich auch Lokführer , Bahnangestellte die erzählten mir von schlechten Wartungen der Züge gerade im Regionalverkehr.</p> <p>Die von mir geschilderten Probleme (Schlaggeräusche mit massiven Stößen), entstehen auf Bahngleisen die aufgrund von massiven Bremsen beschädigt werden so genannte Flachstellen . Aufschweißungen entstehen ebenso an den Räder durch massives Bremsen. Also meiner Meinung nach ist die Wartung der Wagen und Lokomotiven schlecht .Sowie das Gleisbett da die Stöße nicht aufgenommen werden von den Bahnschwellen. Früher wurden sie aus Eichenholz gebaut nun sind sie aus Beton, diese geben die Schwingungen so weiter. Fast vergessen, diese Strecke wird subventioniert von uns Steuerzahlern, denn</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>sonst würde sie nicht funktionieren, da die Auslastung schlecht ist außer zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr).</p> <p>Was hier an Leerfahrten durch geht ist Wahnsinn ca . 50%. Das sagt aus wie lange diese Bahn ohne Subventionen fahren würde.</p> <p>Nun haben wir auch noch Kohlenzüge, wie schön. Diese fahren am Anfang langsam mit zwei Triebwagen (Dieselloks) , es ging nun geben sie Gas mit einem großen Triebwagen der richtig rumpelt und laut ist . Also ich fühle mich etwas verarscht. Erst geht es leiser, dann wird alles lauter. Erst die E-Lokomotiven dann die Diesellokomotiven. Die Dezibelmessungen berufen sich auf die Züge am Tag durch die Stunden , somit ist der eigentliche Messwert falsch, da der Wert immer stimmt.</p> <p>Wenn ich das vorher geahnt hätte ,dann wäre ich nicht hier her gezogen . Der erste Nachbar ist schon aus seinem Haus ausgezogen , ist das richtig? Die Alten Nachbarn haben Angst, dass wenn sie verkaufen wollen nix mehr für ihre Häuser bekommen .Nun genug könnte weiter schreiben aber die wichtigen Punkte habe ich angesprochen .</p> <p>Verbesserungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Angemessene Geschwindigkeit, 80 Km/h ist zuviel . 1 a. Nicht Bremsen sonder langsam fahren . 1 b. Wenn Bremsen dann nicht auf den letzten 20-30 Metern , dann quietscht es so laut das man nix mehr hört . 2. Bessere Wartung der Lokomotiven sowie der Wagons 3. Anpassung der Taktung der Züge. 4. Ausbesserung des Gleisbettes um die Schwingungen aufzufangen (Eichenbohlenschwellen, oder Betonschwellen mit Dämpfer aus Gummi) . 5. Besserer Lärmschutz gegen den Schall durch dichten Heckenbewuchs durch immergrüne Hecken.
156	28359	Riensberger Straße	Straßenverkehrslärm	<p>Täglich brausen unendlich viele Autos durch die Riensberger Straße - es gibt eine regelrechte Rush Hour mit entsprechenden Staus, lautem Gehupe, Geschimpfe und Fahren über die Radwege, da es sich um eine beliebte \Abkürzung\" handelt. Bei weniger Verkehr wird trotz der Verkehrsberuhigung gerast, sofern möglich.</p> <p>Vorschlag 1: Teilung und Sperrung der Riensberger Straße in der Mitte, dadurch wird es unmöglich, sie weiterhin als \"Abkürzung\" zu nutzen. Krankenwagen etc. kann eine Durchfahrt durch absenkbare Poller ermöglicht werden.</p> <p>Vorschlag 2: Nutzung der Riensberger Straße nur für Anlieger (und entsprechende Kontrollen!). Sehr wahrscheinlich weniger effektiv als Vorschlag 1."</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
157	28717	Käthe-Kollwitz-Str.	Schienenlärm	Die Güterzüge, die seit März Richtung Farge u. zurück fahren, müssen unbedingt eine Geschwindigkeitsbegrenzung bekommen. Der durch die Güterzüge verursachte Lärm ist beträchtlich, aber durch hohe Geschwindigkeit noch unerträglicher, hinzu kommen starke Erschütterungen, die mein Haus beben lassen.
158	28211	Kurfürstenallee auf Höhe der Potsdamerstraße	Straßenverkehrslärm	Die Höchstgeschwindigkeit auf der Kurfürstenallee wurde vor einiger Zeit auf 50 km/Std. herabgesetzt, worüber wir Anwohner uns sehr freuen. Allerdings wird in dem o. g. Bereich der Kurfürstenallee (in Höhe der Potsdamerstr.) die Geschwindigkeit oftmals beträchtlich überschritten und leider finden dort keine Geschwindigkeitskontrollen statt. Daher mein Vorschlag: Auch in diesem Bereich der Kurfürstenallee eine Geschwindigkeitskontrolle fest installieren oder zumindest häufiger mobile Kontrollen durchführen.
159	28203	Manteuffelstraße, Bismarckstraße	andere Lärmquelle	Die Sirenen der Rettungswagen sind unerträglich, Kleinkinder fangen an zu weinen, Hunde heulen und die übrigen Anwohner leiden ebenso. Die Frequenz der Vorbeifahrten mit Hornsignal nimmt zu, außerdem werden die Überlandsignale eingesetzt, die die Ohren bis an die Schmerzgrenze strapazieren, dies auch nachts! Vorschlag: Runder Tisch mit Beiräten, Polizei, Anwohnern und Vertretern von Rettungsdiensten, um nach Lösungen zu suchen und das Bewusstsein für die Problematik zu schärfen. Meine Vision: Ausrüstung der Rettungswagen mit Funksteuerungsgeräten für die Ampeln, so hätten Krankenwagen immer Vorfahrt!
160	28757	Borchshöher Str.	Schienenlärm	Die Lärmbelästigung durch die neuerdings fahrenden Kohlezüge erreicht eine Unzumutbarkeit. Selbst die Leerfahrten, die u.E. mit überhöhter Geschwindigkeit vorbeirasen sind nicht hinnehmbar. Wir können nicht glauben, dass derartige Lärmbelästigungen innerhalb der erlaubten Grenzwerte liegen. Bei den Personenfahrten hatten wir eine kurze Zeit die Beobachtung gemacht, dass das Schienen-Schleifgeräusch weniger geworden war. Seit einiger Zeit jedoch ist die Lautstärke des Schleifgeräuschs wieder stark angestiegen, so dass der Schlaf ständig unterbrochen wird. Könnte die Möglichkeit bestehen, dass dies auch durch die Fähigkeit der Zugführer beeinflusst werden kann bzw. die Qualität der eingesetzten Wagen unterschiedlich ist? Wir bitten Sie, diese Zustände abzustellen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
161	28757	Borchshöher Str.	Schienenlärm	<p>es gibt hier am Bahnübergang Borchshöher Straße erhebliche Lärmbelästigung durch Schleifgeräusche, insbesondere, wenn die Nordwestbahn fährt. Die Kohlenzüge sind zwar unangenehm, aber lange nicht so nervig wie der Schienenpersonenverkehr. Wenn die Nordwestbahn das mal in den Griff kriegen könnte, wäre die Lebensqualität um einiges besser.</p> <p>Außerdem wäre noch anzumerken, daß schon einige Male Kohlenzüge zwischen 5.00 und 6.00 Uhr morgens gefahren sind und zwar ganz klar vor 6.00 Uhr. Muss das denn sein ? Kann man da keine Regelung finden, daß diese erst ab 10.00 Uhr fahren und bis spätestens 20.00 Uhr ? Würde auch vieles verbessern.</p>
162	28719	Nachtweide	Schienenlärm	<p>Wenn die Bahn leiserer Wagon anschafft, was sie teilweise auch schon hat und diese sind angenehm bzgl. Lärm, wäre dies eine lärmindernde Sache an den Ganzen Strecken der BRD und es hätten sehr viele Menschen etwas davon. Zudem könnte ich mir vorstellen, das die unter dem finanziellen Aspekt billiger kommt als Lärmschutzwände an den Strecken.</p>
163	28279	A1 - Weserbrücke	Straßenverkehrslärm	<p>Verlängerung der Lärmschutzwände an der A1 auch auf der Weserbrücke. Ziel: Verbesserter Lärmschutz für Arsten und Habennhausen.</p>
164	28205	Anna-Lühring-Str., Kreuzung Bismarck-Straße / Friedr.-Karl-Straße	Straßenverkehrslärm	<p>Die Bismarck-Straße ist bekanntermaßen eine stark befahrene Straße und in dem angegebenen Bereich mehrspurig ausgebaut, weshalb sie eine Vielzahl an motorisierten Verkehrsteilnehmern dazu verleitet, mit erhöhter Geschwindigkeit von z.T. deutlich über 50 km/h über die Ampelkreuzung zu fahren, was zu einer erhöhten Lärmbelästigung insbesondere aufgrund der verstärkten Abrollgeräusche führt.</p> <p>Eine deutlich Lärmschutzverbesserung würde eine Ausweitung der Tempolimitzone von 30 km/h bringen.</p> <p>Selbst eine regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle oder besser noch die Installation eines stationären Blitzgerätes im Bereich der Ampelkreuzung würde unter Beibehaltung des derzeitigen Tempolimits von 50 km/h bereits die Situation spürbar verbessern, da so der Verkehr gezwungen wäre grundsätzlich langsamer (d.h. das Tempolimit von 50 km/h einhaltend) zu fließen.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
165	28325	Engelkenweg, Bahndamm S1	Schienenlärm	<p>Ausgangslage: Entfernung zum Gleiskörper, der etwas über Augenhöhe meiner Wohnung im 1. OG liegt ca. 25m. Durch den Rückschnitt einiger Büsche am Bahndamm vor einigen Wochen stieg der Schallpegel verursacht durch die Straßenbahn deutlich an.</p> <p>Vorschlag: Ein kleiner niedriger Schallschutz ca. 1m hoch, entlang der nun offenen Flächen könnte in meinen Augen die Lärmspitzen deutlich mindern. In Verbindung mit einem dichten Bewuchs mit dichtem niederen Strauchwerk, ca. 1 - 1,5m hoch würde einen biologisch und nachhaltigen Schallschutz ermöglichen und gleichzeitig noch direktes Tageslicht an die unteren Stockwerke des Hauses lassen.</p>
166	28777	Pötjerweg	Schienenlärm	<p>durch die NWB und neuerdings den Kohlezug zum Kraftwerk Farge kommt es zu erheblicher Lärmbelästigung! Das Haus erschüttert bei jedem Zug. Die Züge quietschen teilweise extrem beim Bremsen. Der Kohlezug besonders. Zudem hält dieser kurz nach dem Bahnhof Farge-Ost und fährt komplett neu an, dieses verursacht noch mehr Lärm, als wenn dieser durchfahren würde.</p> <p>Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schienen bearbeiten - Einsatz anderer Züge zum Kraftwerk - langsames Ausrollen, anstatt vor der Kurve extrem zu bremsen - Schallschutzfenster finanzieren - Lärmschutzwände - Schulung der Zugführer, schonend und leise zu fahren - etc.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
167	28211	Eisenbahnlinie südlich von der Strasse an der Gete	Schienenlärm	<p>Die zum Garten gerichteten Zimmer, u. a. Kinderzimmer haben vor allem nachts eine starke Lärmbelastung, insbesondere durch die Güterzüge, die sehr laut in unregelmäßigen Abständen vorbeidonnern. Die Lärmschutzwand der Bahn endet kurz nach der Friedrich-Karl-Straße. Hier würde eine effektive Erweiterung eine Verbesserung bringen. Weitere Maßnahmen könnten die Ausbildung des Schienenbettes, der Einsatz bestimmter Räder oder die Verlagerung auf eine Umgehungsstrecke sein, da auch die Befürchtung groß ist, dass der Güterverkehr aufgrund des Jade-Weser-Ports noch zu nehmen wird.</p> <p>Eine Bezuschussung von Schallschutzmaßnahmen wäre ein weiterer wichtiger Punkt. Bei einem Kinderzimmer haben wir zwar noch einen Rolladen ergänzt. Aber trotzdem ist es leider noch zu laut. Bisher galten diese oder das letzte Programm nur für den Verkehr an der Straße. Wir finden das Thema Lärmschutz sehr wichtig und finden es gut, dass Sie dieses Thema angehen.</p>
168	28757	Overbecks Garten	Straßenverkehrslärm	<p>Problem: Nach Verlängerung A 270 und Einrichtung Einkaufscenter Marktkauf Zunahme KfZ-Bewegung. Zusätzlich Kohletransporte auf der Eisenbahnstrecke Vegesack-Farge. Unangenehm schrill und donnernd</p> <p>Vorschläge:</p> <p>A) Bei geplanter Sanierung A270 in 2014 Fahrbahnbelag als "Flüsterasphalt" ausführen (lt. Herrn Stellmann ASV geplant)</p> <p>B) Im gleichen Zug Lärmschutzwände erhöhen</p> <p>C) Kohletransporte zurück auf Schiffe</p>
169	28755	Meinert-Löffler Str	andere Lärmquelle	In den alten Lagerhallen ist ein Musikstudio entstanden, wo nach Lust und Laune Krach gemacht wird. Es wird weder auf Nachtruhe, Feiertage oder Sonntage geachtet.
170	0	Hinterm Gramker Dorfe	Schienenlärm	Güterzüge sollten Nachts nicht mehr fahren, diese erzeugen den meisten Lärm. Oder aber eine Richtgeschwindigkeit für die Nacht eingeführt werden. Wäre auch sinn voll wenn in der Nähe der Mehrfamilienhäuser oder Blöcke ein Lärmschutzwall gebaut würde.
171	28777	Hinterm Hohenesch	Industrielärm	Lärmbelästigung durch das Kraftwerk Farge. Erzeugt vermutlich durch das Ablassen von Druck der Ventile. Das kommt in unregelmäßigen Abständen auch Nachts vor. Zuletzt am 29.4.13 um ca. 5:20 Uhr

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
172	28279	Arster Heerstraße	Industrielärm	<p>Täglicher Lärm durch Fa. HST, Zur Aumundswiese 8 28279 Bremen - Arsten Eine LÄRMSCHUTZWAND wäre wichtig und richtig!</p> <p>-----</p> <p>Morgens, abends und nachts hohes Tempo durch Raser. Einhaltung von TEMPO 50 auf der Arster Heerstraße!</p>
173	28215	Bahntrasse	Schienenlärm	Installation eines Schallschutzes bei der Bahntrasse durch Findorff und den Bürgerpark.
174	0	Werderstraße, Bremen	Straßenverkehrslärm	Die Werderstraße ist eine sehr stark befahrene Strasse. Immer mehr Verkehr kommt dazu (Bebauung des Stadtwerders, div. Klein- und Großveranstaltungen usw.) Zu Werder-spielen fahren tausende Autos durch die Straße, um auf dem Stadtwerder zu parken. Die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung wird von kaum jemanden eingehalten, das würde aber schon eine Lärmreduzierung bringen, müsste aber kontrolliert werden, was bisher nicht geschah. Außerdem würde ein anderer Straßenbelag (jetzt Kopfsteinpflaster) helfen. Bei Großveranstaltungen (z.B. Osterfeuer Cafe Sand u. Sportvereine, fahren tausende von Autos bis spät in die Nacht durch die Straße) könnte der Stadtwerder für Autos gesperrt und öffentliche Busse eingesetzt werden. Eine Frage ist auch, ob der Stadtwerder der große Parkplatz für tausende Besucher von Werder-Bremen Spiele sein muss.
175	28355	Ehmckstraße	Straßenverkehrslärm	<p>ungefähr 20 bis 30 Reihenhäuser befinden sich in der Ehmckstraße, die mit ihrem Grundstück direkt an der Autobahn liegen. Unser Haus liegt keine 100m von der Autobahn entfernt und wird nur durch einen aufgeschütteten Wall, der teilweise keine 5 meter mehr hoch ist getrennt. Auf ca. 200 meter entlang der Autobahn existiert keine Lärmschutzwand (können Sie sehr gut einsehen von der Brücke Marcusallee). Die Geräuschkulisse insbesondere auf den jeweiligen Terrassen/Kinderspielplatz ist unerträglich und von den aktuellen Dezibills sicherlich weit aus der Norm. Es sind zwar in diesem Jahr zum Teil Schallschluckfenster projektiert gewesen und auch von Ihnen umgesetzt worden, allerdings betrifft das nur den Innenbereich und nicht den Außenbereich. Wir wohnen seit 1992 im Haus. Die Vorbesitzer haben damals behauptet, dass zeitnah die Lücke der Schallschluckwände geschlossen wird. Bis heute ist nichts geschehen. Auch mehrere vor Ort Gespräch mit dem Petitionsausschuß (Frau Motschmann etc.) haben keine Veränderung herbeigeführt. Da eine Schallschluckwand für 200 meter wahrscheinlich sehr teuer sein wird (verstehe nicht warum die damals nicht durchgängig gemacht wurde) wäre aus meiner Sicht eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung auf der BAB 27 in diesem Teilabschnitt auf 60 km/h in Verbindung mit einer Aufschüttung des vorhandenen Walls die kostengünstigste Lösung. Dieses Gesamtproblem ist auch immer wieder Diskussionspunkt in der gesamten betroffenen Nachbarschaft. Ich wende mich deshalb an Sie weil ich am dichtesten an der BAB 27 wohne. Ich weiß nicht warum man dieses Problem über Jahrzehnte nicht erkennt und nicht lösen will.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
176	28279	Senator-Theil-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzmaßnahme zwischen den Autobahnabfahrten Arsten und Hemelingen.</p> <p>1962 wurde die Autobahnbrücke vierspurig über die Weser eröffnet. Bereits nach wenigen Jahren stellte sich heraus, dass die Brücke dem stetig gewachsenen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen war. Sie wurde auf sechs Spuren erweitert. Bis heute ohne Lärmschutzmaßnahme. Vor allem bei östlichen Winden besteht eine erhebliche Störung der Nachtruhe.</p> <p>Nachdem jahrelang versäumt wurde an o.g. Stelle Lärmschutzmaßnahmen zu installieren, halte ich hier nun einen Lärmschutz für dringend notwendig.</p>
177	28719	Lesumbroker Landstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Für mich, der noch in einer - beinahe - autofreien Zeit aufgewachsen ist, wird das Auto mehr und mehr zum Albtraum: das - außer nachts - nie vollständig verstummende und penetrante typische Geräusch der Kraftfahrzeuge und die Allgegenwart dieser hässlichen Blechkästen. Deshalb ist es auf den ersten Blick für mich schwer verständlich, dass der Autolärm weniger Beachtung findet als der Bahn- und Fluglärm. Das hängt jedoch möglicherweise damit zusammen, dass bei der Dominanz des Autos im Denken und Leben der heutigen Menschen die Akzeptanz für seine negativen Auswirkungen größer ist als bei anderen Verkehrsmitteln. Es begann mit dem törichten Slogan Freie Fahrt für freie Bürger! und endet mit dem Urteil des Verkehrswissenschaftlers: Was den Amerikanern ihr Colt ist, ist den Deutschen ihre Geschwindigkeit! (Axel Ahrens, TU Dresden) Vielleicht wäre es noch richtiger zu sagen: Das ist den Deutschen ihr Auto!</p> <p>Deshalb dürfte die Lösung des Problems vor allem ein gesellschaftliches sein, denn eine anderer Verkehrsforscher hat schon einmal geäußert, dass es sich erst lösen lässt, wenn auch die gesellschaftlichen Ursachen dafür beseitigt sind. Immerhin empfiehlt Professor Ahrens schon einmal - wie die Bremer Grünen - Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten (WK vom 20.4.2013). Ihm geht es dabei zwar mehr um die Sicherheit, doch wahrscheinlich hätte es auch eine Reduzierung des Verkehrslärms zur Folge. Außerdem könnten eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, zum Beispiel auch durch die Erschließung abgelegener Teile Stadt (Kleinbus, eventuell auch Bürgerbus oder ermäßigtes/kostenloses Taxi), und die Individualisierung des öffentlichen Nahverkehrs bis hin zum Kabinentaxi oder ein preiswerterer oder sogar kostenloser Nahverkehr ein Anreiz sein, das Auto häufiger mal stehen zu lassen oder ganz abzuschaffen. Bei einer Sackgasse wie der Lesumbroker Landstraße wäre zum Beispiel ein Sammeltaxi nach dem Beispiel von Schwanwede denkbar, das von der Gemeinde subventioniert wird und zu bestimmten Zeiten eine Streck abfährt und Mitfahrer nach Bedarf an den Haltestellen zu ermäßigten Preisen aufnimmt. Zumindest in Schwanwede sollen sich diese Sammeltaxis bewährt haben. Darüber hinaus ließen sich vielleicht weitere Anreize zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs schaffen, indem Wohn- und Arbeitsstellen besser verbunden werden, die Lebensumwelt der Menschen</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>wieder erträglicher und wirtlicher gemacht und dadurch die Aufenthaltsqualität verbessert und der Mobilitätsdruck verringert wird und die Einkaufsmärkte wieder in die Wohngebiete integriert werden, um die üblich gewordenen regelmäßigen Einkaufsfahrten überflüssig zu machen. In Bremen wäre zum Teil auch eine Verlagerung des auf die Durchgangsverkehrs von den Wohngebieten auf die Autostraßen - wie z.B. auf die A 270 und A 27 bzw. Hafensrandstraße - möglich, um die Wohngebiete vom schlimmsten Verkehrslärm zu befreien.</p> <p>Auch wäre es vielleicht langfristig wünschenswert, den Verkehr insgesamt, auch den ruhenden Verkehr, unter die Erde zu verlagern, um die Lebensumwelt der Menschen und unsere Stadtbilder wieder vom Lärm, Dreck und Anblick des allgegenwärtigen Blechs zu befreien!</p> <p>P.S.: Neuerdings erfreut uns auch die JU 52 wieder häufiger durch ihre Rundflüge! Vielleicht ließe sich die Freude an überholter Technik auch über weitgehend unbewohnten Gebieten und in größeren Höhen befriedigen!</p>
178	28355	A27, Höhe Achterdieksee	Straßenverkehrslärm	<p>Die A27 besitzt einseitig auf der stadtzugewandten Seite bereits eine Lärmschutzwand, und auch auf der anderen Seite in Richtung Universität - jedoch nicht auf dem Stück in Höhe der Anschlussstelle Vahr/Oberneuland, so dass die Wohnhäuser des oberen Endes des Achterdieks und der Büropark Oberneuland und die angrenzenden Neubaugebiete stark vom Lärm der A27 belastet werden.</p> <p>Hier die Lärmschutzwand auf der Nordseite der A27 verlängern, am besten bis zum Achterdieksee - das würde das Erholungsgebiet vermutlich deutlich entlasten.</p>
179	28355	Ehmckstr, A27 zwischen Marcusallee und Fußgängerbrücke Paul-Singer-Str	Straßenverkehrslärm	<p>Bau einer Lärmschutzwand auf dem abgesackten Lärmschutzwall nahe der Marcusallee-Brücke an der A27 Richtung Bremerhaven</p> <p>Begründung: Seit Bau des Lärmschutzwalls vor etwa 40 Jahren ist er so weit abgesackt, dass wir aus unseren Südfenstern der Ehmckstraße, 5. Etage, die Autos auf der A27 beider Fahrtrichtungen in voller Größe sehen können. Das bedeutet, dass auch deren Fahrlärm ungehindert bis zu unserer Wohnung dringt. Nachdem gegenüber dem Wall eine Lärmschutzwand zur Schule Paul-Singer-Straße errichtet wurde, nahm der Lärm durch Reflektion in unsere Richtung weiter zu. Gegenteilige Berechnungen wurden durch die alltägliche Realität deutlich widerlegt</p> <p>Der kürzliche Einbau von Lärmschutzfenstern in den autobahnnäheren Teilen unserer Wohnanlage mit 110WE war unseres Erachtens der falsche Weg, denn es wäre wirkungsvoller für ALLE Ehmckstraßen-Anwohner (inkl. der RH-Bewohner) gewesen, Maßnahmen an der Quelle, also der Lücke im Bereich des</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>inzwischen wirkungslosen Walls, zu realisieren.</p> <p>Wir erwarten, dass diese Lücke durch eine Lärmschutzwand -analog zu den übrigen A27-Abschnitten mit angrenzenden Wohnungen- geschlossen wird.</p>
180	28279	Blendermannweg	Straßenverkehrslärm	<p>Der Autobahnzubringer muss unbedingt einen neue Lärmschutz bekommen, zumal wenn der gesamte Verkehr beim Ausbau der A281 über diesen Streckenabschnitt läuft.</p> <p>An der A1 sollte der Lärmschutz ebenfalls verbessert werden, gerade nachts ist der Verkehr weithin über den Stadtteil hörbar.</p>
181	28355	Autobahnstück hinter der Ehmckstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Der bestehende Wall aus den Jahr 1975 zwischen Autobahn und Ehmckstraße fängt kaum Lärm ab. Seit Jahren wird es durch den stärkeren Verkehrsaufkommen immer lauter. Lediglich zwischen Brücke Marcusallee und Fußgängerbrücke Ehmckstraße fehlt ein Stück Lärmschutzwand. Zu dem ist der Lärmpegel durch den Bau der deutlich höheren Lärmschutzwand auf der gegenüberliegenden Seite zum Rhododendronpark für die Anwohner der Ehmckstraße verstärkt wurden.</p> <p>Vorschlag 1: Verschließen des fehlenden Stücks der Lärmschutzwand zwischen Brücke Marcusallee und Fußgängerbrücke inkl. Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand und des Erdwalls um 1m. (Beispielhaft im Bereich der Gartenallee)</p> <p>Vorschlag 2: Ausstattung der Autobahn zwischen Anschlussstelle Horn und Vahr mit Flüsterasphalt nach dem Vorbild der Autobahn A1 bei Oyten</p>
182	28279	Marie-Juchacz-Str.	Straßenverkehrslärm	Verbesserung der Lärmschutzwände zur A1 ab der Weserbrücke.....
183	28237	Nordenhamer Str, Bremerhavener Str.	Industrielärm	<p>Selbst wohnend in der Nordenhamer Straße, vernehme ich regelmäßig Industrielärm aus der Richtung Bremerhavener Straße (direkt daran liegendes verarbeitendes Gewerbe). Dieser hoch-frequentierte Industrielärm wirkt sich besonders störend an Wochenenden aus (auch an einigen Sonntagen). M.E. würden sich Lärmschutzmaßnahmen (auch Bäume) ab der Haltestelle Grasberger Straße (Linie 3) in Richtung City sehr positiv auf die derzeitige Lärmelastung auswirken. Inwieweit das Gewerbe auch sonntags ihre Maschinen starten dürfen, möchte ich an dieser Stelle offen lassen.</p> <p>In Bezug auf den Straßenlärm wird das Teilstück der Bremerhavener Straße sehr gerne von Motorradfahrern (überwiegend an sonnigen Wochenenden) als Rennstrecke genutzt. Auch Rettungsfahrzeuge müssen m.E. zu späten Abendstunden nicht die gesamte zweispurige Bremerhavener</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Straße mit Martinshorn fahren. Eine Reduzierung des LKW-Verkehrs erhoffe ich mir mit der lange überfälligen Fertigstellung der A281.</p> <p>Grundsätzlich, um auch langfristig die Attraktivität des Stadtteils weiter zu steigern und auch eine von den Bürgern akzeptierte Verschmelzung des Stadtteils mit der wachsenden Überseestadt bis zur Waterfront zu schaffen, müsste m.E. an der Reduzierung des Lärms um die Bremerhavener Straße gearbeitet werden. Sicherlich ein komplexes städtebauliches Vorhaben!</p>
184	0	Rockwinkler Heerstraße	Straßenverkehrslärm	<p>1. Vorschlag = Verlegen von Flüsterasphalt oder Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h</p> <p>Begründung: Die Rockwinkler Heerstraße lädt aufgrund seiner Beschaffenheit zu Überholmanövern und Rasereien von PKW ein.</p>
185	28105	Bismarckstr.	Schienenlärm	<p>Plus Straßenverkehrslärm.</p> <p>30 Km Zone für die gesamte Bismarckstr.</p> <p>Keine Nachtzüge (keine Güterverkehrs für die Nacht zwischen 22 und 6 Uhr.</p>
186	28717	Käthe-Kollwitz-Str.	Schienenlärm	<p>Lärmschutzwände anbringen das Gleiche gilt auch für den Straßenlärm</p>
187	28279	Arster Landstraße, BAB-Zubringer Arsten	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand am Zubringer komplettieren!</p> <p>Der Verkehr hat sich a.G. tempo 30 auf der Kattenturmer Heerstr. sehr verstärkt.</p> <p>Wünschenswert wären u.E. auch Lärmschutzeinrichtungen an den Auffahrtsschleifen zur BAB in Richtung der Wohngebiete.</p>
188	28277	Kattenescher Weg	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand an der A1 vor der Abfahrt Brinkum aus Richtung Arsten gesehen.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
189	28207	Fleetrade	Schienenlärm	<p>In der Fleetrade fahren viele BSAG-Fahrer mit Höchstgeschwindigkeit und müssen deshalb kurz vor der Einfahrt zu Endhaltestelle der Linie 3 eine Vollbremsung vornehmen, da wackeln alle Tassen und Gläser im Schrank und der dadurch entstehende Lärm ist unerträglich, erst Recht wenn man wie ich um viertelvorfünf wieder Aufstehen muss .</p> <p>An ein Einschlafen vor Mitternacht (letzte Bahn)ist da gar nicht zu denken.</p> <p>Übrigens gibt es in der Fleetrade keinen eigenen Radweg, so das Radfahrer aus Angst vor der herannahenden Straßenbahn meistens auf den Fußweg ausweichen und somit Fußgänger gefährden.</p> <p>Wie in der Bismarkstraße wäre auch in der Fleetrade Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer eine angemessene Geschwindigkeit.</p> <p>Ich bin übrigens Autofahrer und befürworte Tempo 30 überall dort wo es notwendig ist. Ach ja, eine Jahreskarte der BSAG haben wir auch.</p>
190	28217	Bogenstr, Überseetor - Walle	Straßenverkehrslärm	<p>Überseetor Lärmschutz für das „Waller-Wied“ mit dem Verbot für LKWs > 7,5 to.</p> <p>Aber viele LKW Fahrer ignorieren diese Verbotsschild und sorgen in den letzten Jahren zunehmend für weitere Lärmbelästigungen.</p> <p>Wir wünschen uns eine ständige Kontrolle, möglicherweise durch Kamera-Montage und Videoaufnahme.</p>
191	28217	Bogenstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Ausstehender Lärmschutz für das „Waller-Wied“ an der Heimatstraße/Hafenstraße</p> <p>Bereits 2001 hat die Stadtbürgerschaft den Bremer-Senat aufgefordert einen verbindlichen Maßnahmenkatalog für Lärmschutzmaßnahmen für das Waller-Wied Viertel vorzulegen (siehe Beschlussprotokoll der 29. Sitzung zu Nr. 15/369 S – 15/392 S vom 27. 11. 01 Nr. 15/373 S). Leider ist bis heute in Sachen Lärmschutz nichts geschehen.</p> <p>Hier ein Auszug aus dem Protokoll:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das Wohngebiet Waller Wied wird durch einen umfassenden Lärmschutz wirksam gegen Schallimmissionen geschützt, incl. Rückfront Heimatstraße. 2. Die Hafenstraße muss nach Fertigstellung der neuen Erschließung über das Hansator unterbrochen werden, so dass kein Durchgangsverkehr mehr möglich ist. <p>Leider ist das, was alle nicht wollten, eingetroffen. Immer mehr LKWs nutzen diesen Weg zum Großmarkt und sorgen verstärkt für einflussreiche Lärmbelästigung.</p> <p>Wann wird diese Problemzone endgültig bereinigt mit dem Rückbau der Hafenstraße?</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
192	28357	Anna-Wegener-Weg, Rhododendronpark	Straßenverkehrslärm	Der Rhododendronpark sollte (!!!!!) zu den Ruhezeiten in Bremen gehören, in dem sich die Bevölkerung erholen kann. Leider ist dies im nördlichen und östlichen Teil des Parks nur eingeschränkt möglich, da der Autobahnlärm die Erholung unmöglich macht. Viele Besucher meiden daher diesen Teil des Parks und machen auf Grund der starken Lärmbelastung kehrt. Es wäre schön zu prüfen, ob es möglich ist, Finanzquellen zu erschließen, die unter Schonung des Bremer Haushaltes eine Lärmreduzierung ermöglichen.
193	28217	Elisabethstr Ecke Nordstrasse	Straßenverkehrslärm	Da die Nordstraße für Motorradfahrer am Wochenende zur Rennstrecke wird , ist der Krach kaum noch zu ertragen! Das auch an Wochentagen durch den Schwerlastverkehr und dem Hauptverkehr. Schallschutz wäre hier angebracht! Polizeikontrollen, auch am Wochenende.
194	28357	im hollergrund	andere Lärmquelle	Die aufgestellten Altglascontainer werden leider nicht in den vorgeschriebenen Zeit genutzt sondern leider v.a. am Wochenende deutlich nach 19h und auch vor 7h. Sowohl unser Balkon, als auch Schlafzimmer grenzen an die Straße (auch andere Bewohner der Gegend fühlen sich massiv ruhegestört). Leider kann man auch mit Gesprächen nichts dagegen tun, dass bestimmte Leute sich nicht daran halten !! Wir würden gerne weiterhin in unserer Freizeit unseren Balkon benutzen und auch bei offenem Fenster schlafen, ohne morgens von Glasklirren geweckt zu werden. Desweiteren wird der Altglascontainer von der Entsorgung regelmäßig zwischen 6 und halb7 in der früh geleert ! Der Hollergrund ist ein Wohngebiet, weitere Altglascontainer stehen in der Haferwende - ich bitte darum, die Altglascontainer im Hollergrund zu entfernen , vielen Dank
195	28209	Hermann-Böse Strasse	Straßenverkehrslärm	Bei konsequent geringerer Geschwindigkeit der drei Verkehrsarten auf diesem Straßenabschnitt würde, so vermute ich, der Straßenlärm sinken. Die PKW nutzen den Bereich, sofern der Verkehr sich nicht wie fast täglich gegen Nachmittag über Stunden Richtung Stern staut, als Beschleunigungsabschnitt. Je später die Tageszeit, desto bereitwilliger steigt die Geschwindigkeit bei Taxen und privaten PKW. Bahn und Busse sind ebenfalls lautstark. Das wiederum scheint mir konstruktionsbedingt und daher vermutlich unantastbar. Busse bringen sogar eher in langsameren Tempo Wohnungsinventar und Fensterscheiben zum zittern. Würden die Straßenbahnen das offenbar geringere Tempo der Wachmannstraße in der Hermann-Böse-Strasse durchhalten, wären sie vermutlich ebenfalls leiser. Mit freundlichen Grüßen und Dank für Ihr Angebot,
196	28327	Erkelenzerstr	Straßenverkehrslärm	Ausbau der Lärmschutzwände an der A 27, teilweise fehlt diese komplett, obwohl direkt Häuser an der Autobahn A27 angrenzen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
197	28197	Woltmershauser Straße - Ladestraße	Straßenverkehrslärm	Kopfsteinpflaster durch Asphalt ersetzen, sowie überwachen der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. LKW >7,5 t sowie Lieferfahrzeug der Sprinterklasse fahren hier überwiegend mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit. Der dadurch entstehende Lärm ist für Anwohner unzumutbar.
198	28197	Woltmershauser Straße	Straßenverkehrslärm	Einführen von Tempo 30 auf der Woltmershauser Straße. Dies würde nicht nur die Lärmemissionen effektiv senken sondern diese stark befahrene Straße auch sicherer machen.
199	28309	Helmholtzstraße	andere Lärmquelle	<p>Im Schlossparkviertel gibt es eine Kombination aus mehreren Lärmarten von denen man quasi eingekreist ist:</p> <p>Straßenlärm im wesentlichen von der nahen Vahrer Straße und Sebaldsbrücker Heerstraße (allgem. Durchfahrts- und Schichtdienstverkehr von Daimler, manchmal bei ungünstigen Windrichtungen auch Autobahnlärm von der A 1 und A 27).</p> <p>Bahnverkehrslärm durch die nahen Strecken Richtung Hannover (da im wesentlichen die abend- und nächtlichen Güterverkehrszüge).</p> <p>Fluglärm, der enorm wegen der Einflugschneisenverbreiterung zugenommen hat.</p> <p>Es ist zweischneidig: zum einen nutzt man diese vorhandenen Infrastrukturen mehr oder weniger, zum anderen ist die Verkehrslärmbelastung in den letzten 20 Jahren nicht nur gefühlt stark angestiegen. Eigentlich ist das Schlossparkviertel ein "lebenswertes Dorf in der Stadt", aber die Wohnqualität hat durch die gestiegene Lärmbelastung schon sehr gelitten.</p> <p>Ein Vorschlag zur Veränderung fällt mir leider nicht ein.</p>
200	28239	An der Finkenau, Südweststraße / Ecke Waterbergstrasse	Industrielärm	<p>Lärmquelle Metallverschrottung. Besonders in den Nachtstunden sehr laut wahrnehmbar.</p> <p>Magnet erst kurz über dem Boden auslösen, damit der Metallschrott nicht aus großer Höhe zu Boden fällt. Sollte das nicht ausreichen oder seitens des Betreibers nicht umgesetzt werden können, wenn möglich die Nacharbeit einschränken.</p> <p>Seitens des Beirates schon angemahnt, wird aber nur sporadisch befolgt. Stärkere Überwachung.</p>
201	28329	Wienhauser Str, Bahnlinien Beneckendofallee	Schienenlärm	Bau einer Lärmschutzwand an den Bahngleisen - Bei dem hohen Verkehrsaufkommen von Personen + Güterzügen ist die Lebensqualität stark eingeschränkt . Bei geöffneten Fenstern oder auf dem Balkon ist der Lärm kaum auszuhalten

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
202	28205	Ramdohrstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Straßenlärm!!!</p> <p>Die Bismarkstraße ist eine Rennstrecke, wenn frei. Eine verlängerte Autobahn in die Stadt bis zur St. Jürgen Straße, ab da ist ja 30 als Tempo vorgeschlagen. Und ab da wird der Lärm leiser. Ich fahre fast jeden Tag mit dem Bus und mir fällt es immer wieder auf, wenn das Tempo gedrosselt wird. Die Ampelphasen werden viel besser geschafft mit einem gedrosselten Tempo.</p> <p>Abends ist es bei uns auch eine Rennstrecke für dicke Autos und Motorräder, auch die viel Krach machen, Rennautos die demonstrieren wie toll sie sind. Zwischen 21 Uhr und 23 Uhr. Kleine Wettrennen. Hätte gerne einen Blitzer.</p> <p>Wir haben Lärmschutzfenster aber der Lärm ist stärker.</p> <p>Warum wird da nicht mal gemessen und zwar Lärm und Abgase und Feinstaub. Auf unserem Balkon, den wir nicht nutzen.</p>
203	28357	Borgfelder Landstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Lt. Verkehrszählung durch das ASV passieren die Borgfelder Landstr. (Wümme-Brücke) täglich ca. 4500 Kfz, davon ca. 2% LKW. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit in der 30-Zone wird weitestgehend ignoriert, so dass, im Zuge von Geschwindigkeitsmessungen durch das Ortsamt Borgfeld, Geschwindigkeiten von bis zu 60 km/h festgestellt wurden. Hinzu kommt, dass ein Teilstück zwischen von vor der Wümmebrücke bis zur Kurve beim Ortsamt, mit einem Kleinpflaster (ca. 200m) versehen ist, dass zusätzliche Abrollgeräusche verursacht, so dass die zulässigen Lärmwerte tags - und nachts überschritten werden (Schlafstörungen!). Hier muss dringend durch Asphaltierung mit Flüsterasphalt und zusätzlichen Massnahmen, wie z.Bsp. Einengungen und/oder Schwellen, zur Einhaltung der 30-Zone Abhilfe geschaffen werden.</p>
204	28209	Hohenlohestr. Bahnseite	Schienenlärm	<p>Bei der Anhörung zum Ausbau Gleis 1 wurde den Anwohnern der Hohenlohestr 4-6, 8, und 10 auch zur Straßenseite Anspruch Lärmschutzfenster versprochen. Leider wurden jetzt in den betroffenen Häusern unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen. Im Haus Nr. 8 wurden zur Straßenseite für Schlafräume Lärmschutzfenster vorgesehen. Beim Haus Nr. 10 wurden in der gleichen Geschosshöhe, Abstand von Nr. 8 etwa 2,00m gar nicht berücksichtigt. Hier liegt nach unserer Meinung eine grobe Ungleichbehandlung vor.</p>
205	28357	Borgfelder Heerstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Verlegung des Hauptverkehrs (Berufsverkehr) wie ehemals geplant direkt von der Entlastungsstraße Lilienthal zum Autobahnzubringer Horn-Lehe.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
206	28357	Bremen, Borgfeld	Straßenverkehrslärm	<p>Es besteht für ganz Borgfeld eine 30-Km/h Geschwindigkeitsbeschränkung. Nur was nützt diese wenn sie nicht kontrolliert wird und die Sanktionen bei Verstößen ausbleiben ?? Sehr wenig bis gar nichts.</p> <p>Vorschlag für z.B. die Borgfelder-Heer-Str.: Da von der Kreuzung/Einmündung Daniel Jacob-Allee nur ein gemeinsamer Fuß/Radweg existiert, die Fahrradfahrer auf die Straße leiten.</p> <p>Vorteil: Verkehrsberuhigung>>Lärminderung und keine Konflikte zwischen Fußwegnutzern und Fahrradfahrern. Und natürlich außerdem immer mal wieder Kontrollen, die nicht vorher angekündigt werden</p>
207	28759	Schönebecker Straße	Straßenverkehrslärm	<p>Das LKW Führungsnetz führt nicht durch die Schönebecker Straße. Hier ist Tempo 30, die Fahrbahn wurde extra am Straßenanfang erhöht. Am Ende ist ein enger Kurverbereich, der von den LKWs schlecht umfahren werden kann. Trotzdem wird die Schönebecker Straße zur Abkürzung benutzt. Obwohl hier auch kein Radweg besteht und auch nur ein schmaler Bürgersteig.</p> <p>Es sollten zusätzliche Hinweisschilder aufgestellt werden.</p>
208	28217	Waschsalon Wartburgstraße / Ecke Melanchthonstraße	andere Lärmquelle	<p>ich bin eine reichlich verzweifelte Bewohnerin eines Mehrfamilienhauses in Bremen / Walle. Der Waschsalon an der Ecke Wartburgstraße / Melanchthonstraße produziert durch den Wäschetrocknerbetrieb seit Eröffnung einen dauerhaften, hellen Pfeifton, der wirklich nervenaufreibend ist. Trotz einer Dämmung ist dieser Ton fast durchgehend von 6.00 - 23.00 Uhr (!), an sieben Tagen in der Woche (auch an Feiertagen) zu hören, und hat diversen Anwohnern schon einige schlaflose Nächte beschert. Leider reagiert der Inhaber nicht auf Beschwerden. Dieser Ton bringt uns, ähnlich wie ein Tinnitus, fast um den Verstand. Bei geschlossenen Fenstern kann man es mit Mühe noch ignorieren, bei offenen Fenstern allerdings, ist die Tonart kaum zu ertragen. An ein Schlafen bei geöffneten Fenstern ist nicht zu denken, außer, man geht nicht vor 23.00 Uhr schlafen und steht vor 6.00 Uhr auf (auch am Sonntag). Im Winter war die ganze Sache noch irgendwie zu ertragen, aber jetzt da der Sommer naht, und die Fenster auch mal offen sein sollen, graut mir vor dem Stress, den dieser durchgehende Pfeifton verursacht. Von morgens bis abends diesen Ton zu hören, ist sehr zermürend.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
209	28307	Hintzendorferstr. /Giersdorferstrasse	andere Lärmquelle	<p>1. Bahnlärm: Strecke Bremen-Hannover, Entfernung <0,5 km, hohe Frequenz vorbeifahrender Züge, kein Lärmschutz vorhanden.</p> <p>2. Fluglärm: Einflugschneise Richtung N (Flugrichtung O->W)</p> <p>3. Straßenverkehrslärm: Thalenhorststr., Entfernung <0,5 km, minimaler Lärmschutz durch Bebauung und/oder Bepflanzung</p> <p>Autobahn A1/Bremer Kreuz, Entfernung ca 1 km, hoher Dauerlärm bei Wind aus O/SO Ein Vorschlag kann nur bzgl. Eisenbahnlärm gemacht werden. (Lärmschutzwände) Besonders belastend ist aber der Straßenverkehrslärm bei entsprechenden Windrichtungen.</p>
210	28215	Kreuzung Hemmstraße/Münchener Str.	Straßenverkehrslärm	Durch Metallbeschläge auf den Straßen anstatt Farbmarkierungen ist der Reifenlärm unnötig laut. Kritische Ecke durch 2 Buslinien und Verbindungsstraße zur Bundesstraße 26 und 27.
211	28329	Wienhauser Str, entlang der Beneckendorfallée	Schienenlärm	<p>Umgebungs-lärm im Bereich Gartenstadt Vahr entlang der Beneckendorfallée durch den Eisenbahnverkehr.</p> <p>Das Quietschen, Donnern und Poltern der Züge macht es einem fast unmöglich sich bei gekipptem Fenster zu unterhalten. Bei offener Balkontür ist der Lärm unerträglich, sodass man sie schließen muß um Nachrichten einigermaßen hören zu können. Kommunizieren untereinander ist unmöglich.</p> <p>Eine Lärmreduzierung kann nur durch ein leiseres Räder-Schienendämmungssystem erreicht werden. Des weiteren sollte eine Lärmschutzwand errichtet werden.</p>
212	28207	Alter Postweg	Straßenverkehrslärm	<p>Mein Vorschlag wäre, dass mal darüber nachgedacht wird gerade bei Hauptverkehrsstraßen mehr Flüsterasphalt zu verwenden.</p> <p>Ich war vor 3 Wochen im Ruhrgebiet unterwegs und bin mit dem Fahrrad zufällig an einer vielbefahrenen 6 spurigen Autobahn (A 40 zwischen Mühlheim und Duisburg) vorbeigefahren. Ich habe mich gleich gewundert wie leise die Autobahn war, obwohl keine Lärmschutzwand vorhanden war. Nach einer Recherche im Internet habe ich erfahren, dass der Abschnitt mit Flüsterasphalt ausgestattet war.</p> <p>Warum wird so etwas nicht öfter in Bremen verbaut???</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
213	28329	Bürgermeister-Spitta-Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Die Höchstgeschwindigkeit könnte in der Zeit von 20 Uhr bis 6 Uhr auf 30 kmh gesenkt werden.</p> <p>An einigen Stellen weist die Straße Löcher bzw. Unebenheiten auf, so dass die Fahrzeuge beim Darüberfahren besonderen Krach erzeugen. Daher wäre es vorteilhaft, wenn die Straße an diversen Stellen ausgebessert werden könnte.</p>
214	28329	Wienhauserstraße	Schienenlärm	<p>Schallschutz für auf dem Balkon sitzende Personen. für Personen in den Wohnräumen bei geöffneten Fenstern.</p>
215	28717	A270 in Höhe Halmstr bzw. Trog	Straßenverkehrslärm	<p>Ursache für den starken Verkehrslärm sind unter anderem die mangelhaft ausgeführte Schnittstelle am Trog (unterhalb der Fußgängerbrücke) die insbesondere Nachts (LKW) sehr laut wahrgenommen wird. Darüber hinaus sollten dringend Geschwindigkeitsmessungen im markierten Bereich durchgeführt werden, da es hier nicht nur bei schönem Wetter Motorräder und laute PKW (soll wohl sportlich sein) reizt hier richtig aufzudrehen. Gefühlte Geschwindigkeiten von über 160 km/h ist keine Seltenheit.</p> <p>Meine Nachbarn und meine Familie würden uns über eine Verbsserung riesig freuen.</p> <p>Die Zunahme des allgemeine Straßenverkehrs auf der A270 können Sie sicherlich nicht beeinflussen, aber vielleicht die dadurch entstehenden Lärmbelästigung durch Bauliche Maßnahmen begrenzen.</p>
216	28357	Im Hollergrund, Autobahnzubringer Horn / Teilstück BAB 27	Straßenverkehrslärm	<p>Guten Tag, in Richtung Naturschutzgebiet / Wohngebiet Hollergrund sollte ein natürlicher Lärmschutz errichtet werden. Dieser kann bspw. aus einem Erdwall bestehen, der mit einer entsprechend dichten Bepflanzung versehen wird. Dies ist teilweise auf natürliche Weise bereits geschehen. An dem Autobahnteilstück sollte unbedingt der bis zur Abfahrt bestehende Lärmschutz erweitert werden um die Stadtteile Borgfeld West und Lehesterdeich vor dem Verkehrslärm bei häufigen Südwestwind besser zu schützen.</p> <p>Der einfachste und kostengünstigste Lärmschutz ist und bleibt aber immer noch die Herabsenkung der PKW und LKW Geschwindigkeit auf 80 bzw. 60 KM (Autobahn) bzw. 50 KM (Zubringer) für Teilstrecken mit Wohnbebauung.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
217	0	Pfalzburger Str.	Straßenverkehrslärm	Die Pfalzburger Str. wird trotz Blitzer immer wieder als Rennstrecke genutzt und es scheint so, dass der LKW Verkehr die Straße als Umfahrung der Autobahn (Maut) nutzt. Ein Tempolimit 30 für die wäre denkbar. Eine Regelung für den LKW Verkehr sollte eingeführt werden. Eine immergrüne Bepflanzung statt der bisher immer wieder mickrig und unattraktiven Heckenbepflanzung.
218	28759	Windmühlenstr.	Schienenlärm	Lärmschutzwände, da man seit der Kohlezug nach Farge fährt nachts aus dem Schlaf gerissen wird. Und man tagsüber nicht mehr in Ruhe draußen sitzen kann
219	0	Stromer Landstraße beim GVZ / A 281	Straßenverkehrslärm	am Anfang der Stromer Landstraße führt die Rampe der Überquerung der A 281 / Bahntrasse bergab. Dieses scheint insbesondere im Frühjahr und Sommer Motorradfahrer dazu zu verleiten, ordentlich Gas zu geben und die Motoren so hochzudrehen, dass diese mit gefühlten 100 km/h + X den Berg herunter sausen und man sich selbst noch hundert Meter hinter unserem Haus (ehem. Hofstelle) die Ohren zu halten muss! Wir wohnen dort mit 3 Kindern und müssen diese an dieser (sehr unübersehbaren Stelle) über die Straße bringen. Es könnte sicherlich an dieser Stelle leicht Abhilfe geschaffen werden, z. B. durch weiße Querstreifen, Rubbelstreifen o. ä.
220	28779	28779 Bremen, Bauvereinsstraße	Windkraftanlage	nach jahrelangen Diskussionen mit dem Bauamt Bremen-Nord bitte ich um Rückbau eines nicht genehmigten Windrades (Aktz. BO 270 BE 2009).
221	28215	Bürgerwohlsweg, Hemmstraße als Zu- und Abwegung zur MVA	Straßenverkehrslärm	ist es möglich den bereits relativ stark von Straßenverkehr belasteten Bereich der Hemmstraße von der großen Flotte der Müll-, Straßenreinigungsfahrzeuge und ähnlichem zu entlasten? Das Gros der Flotte nimmt auf dem Weg von der und zur MVA (dort auch der Hauptfuhrpark) den direkten Weg über die Hemmstraße. Bitte prüfen Sie welche Möglichkeiten bestehen diese Fahrzeuge bspw. über den Hochschulring oder über den Autobahnzubringer (auch von dort gibt es eine direkte Zuwegung) zu leiten.
222	28357	Schorf, Bahnstrecke Hamburg-Bremen	Schienenlärm	Fahrverbot für die Taiga-Trommel, da diese veraltete Diesel-Lock nicht nur fürchterlich laut ist, sondern auch die Luft verpestet.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
223	28195	Jakobistraße/Hankenstraße	andere Lärmquelle	<p>Moin, in der Jakobistraße gibt es diverse Lärmquellen wie folgt:</p> <p>1) rückseitiges Sparkassengebäude: dort ist in den frühen Morgenstunden eine Receyclingfirma tätig und läd von LKW's Rollcontainer ab und auf. Dies verursacht einen einen absolut schlafraubenden Lärm mit Beginn häufig um 05.30 Uhr!!!</p> <p>2) Straßenbelag und Geschwindigkeiten: Die Jakobistraße ist zum Großteil mit Pflastersteinen belegt - da es hier keine Zone 30 (und Kontrollen) gibt fahren vor allem in den Abend- und Nachstunden die Fahrzeuge mit zum Teil deutlich überhöhter Geschwindigkeit was bei dem Belag eine starke Lärmquelle ist! Abhilfe kann eine Zone 30 mit Kontrollen und/oder ein anderer Fahrbahnbelag schaffen.</p> <p>3) Gaststätte "Meisenfrei" Hankenstr.: Durch die Außenterasse und zahlreiche Lifekonzerte (offene Türen) Lärmbelästigung durch besoffene Gäste, laute Musik etc. bis teilweise morgens 04.00 Uhr!</p> <p>Alle diese Lärmbelästigungen rauben uns den notwendigen Schlaf - die Erholungsphase -, da man teilweise wie erwähnt bis 04.00 Uhr morgens und dann schon wieder ab 05.30 Uhr gestört wird!</p>
224	28215	Regensburger Str, Kirche Ecke Hemm- / Eickedorfer Str.	andere Lärmquelle	Das Glockengeläut der Kirche ist unausstehlich laut und gehört verboten, insbesondere am Sonntag!
225	28357	Kopernikusstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Verkehrsberuhigung</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen</p> <p>Unterbindung der Abkürzung vom Lehester Deich zur Lilienthaler Heerstraße über die Kopernikusstraße</p>
226	28199	Werderstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Die Werderstraße ist an die Grenze der Belastbarkeit für Anwohner gekommen. Die Bebauung des Stadtwerders hat die Situation, was die Lärmbelästigung angeht, noch weiter verschärft.</p> <p>Mein Vorschlag besteht darin, dass das vorgeschriebene Tempo 30 kontrolliert wird (es hält sich kaum einer an die Geschwindigkeitsbegrenzung) . Ein weiterer Vorschlag wäre den Straßenbelag mit einem sog. Flüsterasphalt zu versehen (jetzt Kopfsteinpflaster).</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
227	28199	Erlenstr.	Fluglärm	in manchen Nächten und je nach Wetterlage ist ein lauter Summton zu hören (auch durch geschlossene Fenster). Die Quelle kann ich nicht eindeutig zuordnen, ich vermute aber dass es sich um Turbinenlärm handelt.
228	28719	Grönlandstraße	Schienenlärm	Ich kann meine Hausaufgaben nicht machen. Nachts kann ich nicht schlafen, werde langsam krank davon, habe schon seit Wochen ganz doller Ohrenscherzen und Kopfschmerzen, mag nie die Wohnung durchlüften wegen diesem Krach. Bitte eine Lärmschutzwand !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
229	0	Fabrikenufer, Hansakai	Schienenlärm	Der Zug stört beim Lernen, Schlafen und bei Besprechungen. Ich persönlich finde man sollte den Lärm leiser machen. Man wird krank und psychisch beeinträchtigt.
230	0	Waller Ring	Schienenlärm	Ich finde, es sollte eine Mauer davor gebaut werden, damit wir Ruhe haben. Der Zug stört beim Lernen, Schlafen e.t.c. Man wird dadurch krank und psychisch beeinträchtigt.
231	28279	Arsterdamm Zwischen CarstenDresseler u. Martin BuberStr	Straßenverkehrslärm	Zone 30 -da viel LKW Verkehr aus dem Industriegebiet Carsten-Dressler-Str. -viele LKW die Abkürzung durch den Ort nehmen -viel Berufspendler nach Weyhe -während Berufsverkehr, ca.15.00 bis 17.00, kaum eine Unterhaltung im Vorgarten möglich. -durch hohes Verkehrsaufkommen, überqueren des Arsterdamms sehr schwierig,es gibt viele Fußgänger die im Supermarkt Lidl einkaufen.
232	28195	Breitenweg	Straßenverkehrslärm	Die Hochstraße abreißen und die darunter befindlichen Parkplätze entfernen.
233	28201	Buntentorsteinweg, gesamter Bereich	Schienenlärm	m.E. könnte eine Einführung einer Tempo 30-Regelung für den gesamten Buntentorsteinweg nahezu kostenneutral eine effektive Senkung der Lärmbelastung bewirken.
234	28211	Kirchbachstraße	Straßenverkehrslärm	Kirchbachstraße Tempo 30 nach 20.00 Uhr. Der Lkw Verkehr wird besonders nachts immer lauter
235	28199	Pappelstr. zwischen Langemarkstr. und Friedrich Ebert Str.	Straßenverkehrslärm	1. Ständige Innoranz der motorisierten Verkehrsteilnehmer der Höchstgeschwindigkeit von 30 KM/H. In den Abend- und Nachtstunden besonders z.T weit über 80 KM/H. Dazu lautdröhnende Musik aus den Autos. 2. Gröhlende Jugendliche in der Nacht Vorschlag: NÄCHTLICHE Blitzeraktionen sowie allgemeine Verkehrskontrollen speziell im Sommer.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
236	28215	Fürther Straße auf der Höhe Wanfrieder Straße	Straßenverkehrslärm	<p>1. In der Fürther Straße wird zu viel gerast, sowohl tagsüber als auch besonders nachts sind die Autos viel zu schnell. Und die LKWs sind noch viel schneller. Die Straße müsste verkehrsberuhigt werden, baulich enger gestaltet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung für Lärmschutz. LKWs auf den Autobahnzubringer umleiten. Besonders krass ist es bei Freimarktaufbau: ununterbrochener Verkehr mit sehr schweren Fahrzeugen, Schlaf ist kaum möglich bei dem Lärm. Diese Fahrzeuge müssten auch über den Autobahnzubringer umgeleitet werden.</p> <p>2. Mitten in der Fürther Straße auf Höhe der Wanfrieder Straße ist ein Gulli-Deckel. Da durch die breite Straße sehr oft viel zu schnell gefahren wird, gibt es bei jedem Überfahren des Gullies durch LKW oder Busse starke Erschütterungen in den Häusern. Diese Erschütterungen sind ganz extrem seit der Kanalsanierung entstanden. Der Gulli sollte so gebaut werden, daß es keine Erschütterungen mehr gibt.</p>
237	0	Bahnlinie an Grönlandstraße	Schienenlärm	Bahnlärm ist unerträglich. Vorschlag: Errichtung von Lärmschutzwand
238	28195	Am Wandrahm, Kreuzung Bgm-Smidt-Str.	andere Lärmquelle	<p>Feuerwehr schaltet Martinshorn erst vor der Kreuzung und nicht schon im Wandrahm an.</p> <p>In der 30er Zone wird die Geschwindigkeit von sehr vielen Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten.</p>
239	28279	Pfarrfeldsweg	Straßenverkehrslärm	<p>Als erstes eine Zone 30 einrichten, oder da sich die BSAG dagegen wehrt, rechts vor links. Außerdem Nachts die Busse wieder umleiten auf die Hauptstraßen. Der Pfarrfeldsweg ist die einzige Wohn- und Nebenstr. die noch mit 50 kmh befahren werden darf. Ein Unding da hier nicht nur Kinder wohnen, sondern auch die ganzen Schulkinder geballt aufeinander treffen. Der Bus fährt dirket an meinem Haus vorbei. Durch die Wucht und Geschwindigkeit wackelt das ganze Haus und entstehen Risse in der Fassade und nicht nur bei uns. Besonders schlimm ist es in der Nacht, die Flugzeuge dürfen nicht mehr fliegen und was ist mit dem Bus? Mein dringendes Anliegen ist es, den Bus nachts wieder umzuleiten, damit ich mich in der Nacht erholen kann, außerdem sitzt dann niemand mehr im Bus. Für die BSAG ist das alles Quatsch, ich frage schon seit Jahren beim Beirat nach und mir wird immer nur gesagt die BSAG stellt sich quer. Mein Sohn ist vor drei Jahren von einem Pkw leicht angefahren worden, die Autos fahren hier definitiv mit mehr als 50 km durch die Straße. Ich wäre Ihnen unendlich dankbar, wenn für uns dieses große Problem endlich gelöst wird.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
240	28359	Luisental, Kastanienstr	Schienenlärm	<p>Ich habe 2 Vorschläge :</p> <p>1.) Bahnlärm :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutzwände erhöhen - Tempolimit für Züge - Lärmindernde Räder und Gestelle bei den Zügen - Umleitung des Güterverkehrs um Bremen herum <p>2.) Fahrzeuglärm</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kopfsteinpflaster der Strasse austauschen gegen Asphalt
241	28359	Luisental	Schienenlärm	<p>Thema Schienenlärm und Straßenlärm</p> <p>Zwei Vorschläge :</p> <p>1.) Bahnlärm :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutzwände erhöhen - Tempolimit für Züge - Lärmindernde Räder und Gestelle bei den Zügen - Umleitung des Güterverkehrs um Bremen herum <p>2.) Autobahnlärm</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempolimit 100 km / h
242	28307	Am Hogenkamp	Straßenverkehrslärm	<p>Extremer Autobahnlärm der einfach nicht abreist, es sei denn wir haben Ostwind. Schlafen mit offenem Fenster ist selten möglich. Im Garten sitzen macht selten Freude.</p> <p>Abhilfe kann meines erachtens nur eine Lärmschutzwand bringen die vom Bremer-Kreuz bis Hemelingen ohne große Lücken aufgestellt wird.</p>
243	28215	Holzmindener Str, Autobahnzubringer Überseestadt/Hamburger Kurve(DB)	Schienenlärm	Lärmschutzwand gegen (Güter)zugverkehr könnte auch den Straßenlärm der Hochstraße einbinden.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
244	28757	Uhthoffstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Tempo 30!</p> <p>Die Zufahrt zu Vegesack-Mitte muss auch eindeutig über Vegesack Mitte gehen. Zur Zeit wird die Uhthoffstraße häufig als Rennstrecke von der Autobahn zur Vegesacker Innenstadt genutzt.</p> <p>Parken auf der Straße</p> <p>Möglichkeit der gefahrlosen Querung im mittleren Bereich (vor Hohle Straße)</p>
245	28279	Torndiek, Autobahn A1	Straßenverkehrslärm	<p>Betreff: Lärmschutzwand an der A1 im Bereich Arsterzubringer bis zur Ochtum.</p> <p>In den 1980er Jahren wurde mit dem Ausbau auf sechs Fahrspuren eine Lärmschutzwand gebaut. Bei dem heutigen Lärmpegel und Verkehrsaufkommen ist diese in ihrer Bauart nicht mehr ausreichend.</p> <p>Mein Vorschlag wäre, diese Lärmschutzwand zu erhöhen und in einem entsprechenden Winkel aufzuständern, sodaß der Lärm zurückgeworfen wird .</p> <p>Wie gesehen in NRW Ruhrgebiet (Autobahn).</p>
246	28355	Achterdiek, A 27 zwischen Brücke Marcusalle und Fußgängerbrücke Vahr	Straßenverkehrslärm	<p>Schließung der fehlenden Lärmschutzwand an der östlichen Seite der A 27 zwischen der Brücke Marcusallee und Brücke zur Vahr.- Die westliche Seite wurde bereits geschlossen.</p> <p>Das würde ein Aufwachen durch Anschwellen von Verkehrslärm insbesondere in den frühen Morgenstunden verringern!</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
247	28217	Schifferstr., Hansestraße	Straßenverkehrslärm	<p>Ich möchte meinen Balkon Richtung Hansestr. besser nutzen können. Wenn ich mich am Werktag ab 18 Uhr raussetze, um den Sonnenuntergang zu genießen, dann höre ich mein eigenes Wort kaum. Wenn ich nachts das Fenster öffne, werde ich wach, weil es LKW gibt, die mit lockeren Paletten oder Anhängern einen immensen Knall, wie eine Bombe erzeugen.</p> <p>Konkrete Vorschläge: - Tempolimit 30 - oder Untertunnelung der Straße und Nutzung der Fläche - Flüsterasphalt - LKW über die Nordstr. zur Autobahn schicken - in Spielstraße verwandelt - Anwohnerstraße</p>
248	28307	Eggestr.	Fluglärm	<p>Trotz das die Flugroute nicht bei uns rüber laufen sollte, fliegen ständig Flugzeuge über unser Haus. Bei uns werden auch meistens die Räder raus gefahren. Vor allem nachts ist es sehr lästig. Ich habe das Gefühl in meinen Bett, als ob die Flieger gleich vom Himmel fallen würden. Je nach Wetterlage kommen sie von unsere Seite rein zum Flugplatz. Vor allem abends werde ich oft wach, was natürlich zu einem gestörten Schlafverhalten führt und nicht gerade für mich sehr gesundheitsfördernd ist. Die Flugrouten sollten verlegt werden und nicht mehr über Arbergen gehen. So wie es eigentlich auch sein sollte. Ich denke es protestieren ja schon genug Leute dagegen.</p>
249	28307	Eggestr.	Straßenverkehrslärm	<p>Wenn der Wind richtig steht, schallt der Autobahnlärm (trotz einiger Entfernung) gewaltig bis zu uns herrüber. Das kann an manchen Tagen richtig laut werden. Seit dem der neue Straßenbelag auf der Autobahn ist, ist es wesentlich schlimmer geworden. Auch hier sollte man mal über Lärmschutzmaßnahmen nachdenken.</p>
250	28307	Eggestr.	Industrielärm	<p>An manchen Tagen ist der Lärm, der vom Industriegebiet Funkschneise her rührt sehr unerträglich. Um 6.00 Uhr wird dort an manchen Tagen schon angefangen zu arbeiten. Das ist eine unmenschliche Uhrzeit, wenn man durch ein Rolltor oder Ventilatorgeräusche schon morgens geweckt wird (was bis spät in die Nacht geht). Die Firma Hirsch hält sich auch nicht an gewisse Abmachungen. Man sollte die Firmen mal richtig in die Schranken weisen. Es kann nicht angehen, das die tun und lassen können was sie lieb und lustig sind.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
251	28307	Eggestr.	Schienenlärm	<p>Der Geräuschpegel von der Eisenbahn ist sehr laut. Da es zwischen den Gebäuden der Funkschneise direkt auf unser Haus geleitet wird, habe ich nachts das Gefühl, das die Bahn direkt durch mein Schlafzimmer fährt. Bestimmte Züge sind schon fast unerträglich.</p> <p>Wie wäre es wenn an der Bahnlinie an der Funkschneise Schallschutzwände gezogen werden würde. Das würde es wenigstens etwas erträglicher machen.</p>
252	28359	Am Herzogenkamp	Straßenverkehrslärm	<p>Die Straßw Am Herzogenkamp ist eine sehr stark befahrene. Da hier zwei Buslinien verkehren, 21 und 31, wäre es meiner Meinung nach sinnvoll, hier Hybritfahrzeuge einzusetzen. Durch die viel zu kurze Ampelphase kommt es täglich zu langen Staus. Und dann stehen nicht nur PKW's und Motorräder im Stau, sondern auch die Busse. Die Umweltbelastung im Bereich Herzogenkamp ist schon durch die Bahnlinie HH-HB und umgekehrt enorm. Lärm, Schmutz, Feinstaub. Letzteres lässt sich täglich an der Verschmutzung meines PKW's, welcher unweit der Bahnstrecke geparkt wird, nachweisen. Seit dem ich hier vor zwei Jahren hergezogen bin, hatte ich bereits 3 schwere Bronchialinfekte. Das ist bestimmt kein Zufall. Hier muss unbedingt gehandelt werden. Der Lärm muss reduziert werden, und die Belastung durch Feinstaub ebenfalls. In dieser Straße habe ich noch nie einen Messwagen gesehen. Auch die Geschwindigkeit wurde hier, meiner Meinung nach, noch nie kontrolliert. Das wäre echt mal von Nöten.</p>
253	28215	Straßenzug Eickedorfer Str.- Fürther Str. - Utbremer Ring	Straßenverkehrslärm	<p>Zur Reduzierung des Verkehrslärms bei Tag und in der Nacht die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren.</p>
254	28279	Deichland, Lärmschutzwand an der Autobahn (Weserbrücke)	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand an der Autobahnbrücke Weser</p>
255	28755	Johann-Janssen-Str, Bahnstrecke hinter den Gewosie Häusern bis zum Spielplatz	Schienenlärm	<p>Zur Lösung der Lärmbelästigung fehlt nur eine Lärmschutzwand, wie im Bereich der neuen A270 zwischen der Kreinsloger Str. und der Turner Str.</p> <p>In dem Bereich sind Wohnhäuser über 150m von der A270 entfernt, außerdem verläuft die A270 6-7m unter dem normalen Erdniveau.</p> <p>Im Bereich der Johann-Janssen-Str. ist der Abstand vom Schienenverkehr zu den Gebäuden kleiner 30m, bei einen Höhenunterschied von max. 1,5m. Von den Bodenerschütterungen durch den Schwer Lastzügen der Kohlentransporte ganz zu schweigen. Da klappen sogar die Glas leise in der Vitrine.</p> <p>Seit Verkürzung der Intervale des Regelfahrplans ist ein entspannender Feierabendkaffee auf dem Balkon nicht mehr möglich. Der Wohnwert und das Wohlfühl Gefühl ist nicht mehr vorhanden. Ein Immobilienwechsel wird ins Auge gefasst.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
256	28239	Wurthflether Straße	andere Lärmquelle	Lärm durch Rasenmäher, Kantenschneider, Motorsägen, Schredder und alles mögliche, das den Besitzer eines Gartens beglückt! Bitte Lärmreduzierung nicht nur fürs Gewerbe, sondern auch für Privatmenschen!
257	28217	Am Steffnsweg wird man durch den Durchgangsverkehr stark vom Lärm belästigt. Radio hören oder Fernsehen bei offenem Fenster bis in die Abendstunden nur eingeschränkt möglich. Auch von der Nordstraße	Straßenverkehrslärm	Im Zuge früherer Straßenbauarbeiten sollte der Steffnsweg vor einigen Jahren geteert werden. Dies ist dann doch unterblieben und das Pflaster wieder aufgebracht worden. Experten werden wahrscheinlich Auskunft geben können, ob die Asphaltierung der Straße Besserung bringen kann. Nach meiner Einschätzung wird hier des Öfteren mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren, was den Lärmpegel ebenfalls erhöht. Sinnvolle, durchdachte Gegenmaßnahmen wären wohl angebracht wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen.
258	3E+05	Am Rickmers Park, Marcusallee, Brücke über die A27	Straßenverkehrslärm	1.) Die Lärmbelastung - verursacht durch den Verkehrslärm auf der A 27- hat sich verstärkt. Wünschenswert wäre die Verarbeitung von Flüsterbeton bei der nächsten Erneuerung der Fahrbahn. 2.) Verstärkt wird der Lärm durch die Schallreflektion durch die Brücke Marcusallee. Eine Lärmreduzierung könnte durch einen verbesserten Lärmschutz - Lärmschutzwände über die Höhe der Autobahnüberführung ziehen.
259	28277	Am Mohrenshof	Straßenverkehrslärm	Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Kattenturmer Heerstrasse kontrollieren, und Geschwindigkeitsanzeige aufstellen.
260	28207	Malerstr.-Hastedter Osterdeich	Straßenverkehrslärm	1. Flüsterasphalt oder 2. 30 Zone oder 3. Durchgangsverkehr für LKW drastisch einschränken oder 4. Rückbau der zweispurigen Straßen oder 5. Ausbau des Osterdeichs zur Rennstrecke und die Querstraßen über eine Lärmschutzwand zu schützen Der Ortsteil Hastedt ist extrem gebeutet mit extremen Verkehrslärm auf der Pfalzbürgerstr, Malerstr. Stresemannstr., H.Osterdeich, Georg-Bitter-Str. und natürlich auch der Hastedter Heerstr.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
261	28239	Bremen Oslebshausen, Am Fuchsberg	Straßenverkehrslärm	<p>1.)Trotz des Ausbaus der A 27 auf 6 Spuren fehlt die Lärmschutzwand ab dem Sander Center. Die Lärmschutzwand müsste bis zum Schwarzen Weg verlängert werden.</p> <p>2.)Durch den zunehmenden Güterverkehr von und nach Bremerhaven hat auch der Schienenlärm erheblich zugenommen. Am lautesten ist allerdings das Gleis der Hafenbahn, von und zu den Industriehäfen. Da können schon mal 80 Dezibel Lärm entstehen. Ich denke das Gleis ist total veraltet.</p> <p>3.)Schrottverladung der Firma TSR Recycling. Wenn die ein Schiff entladen, arbeiten die Tag und Nacht, auch Sonn- und Feiertags, Ein Kran hebt den Schrott aus dem Schiff und lässt ihn dann ein paar Meter tief auf einen Schrotthaufen fallen. Ein Förderband statt Kran könnte den so entstehenden Lärm verringern.</p>
262	28217	Burchardstr.	Schienenlärm	um den Schienenlärm etwas zu verringern schlage ich dringend vor, auch auf der Seite zur Waller Heerstr, hin, Lärmschutzwände aufzustellen, wie es auch auf der anderen Bahnseite schon geschehen ist.
263	28307	Kluvenhagenerstr, A 1 Streckenabschnitt Bremen Mahndorf (Mahndorfer See)	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand entlang des Mahndorfer Sees, da der Schall des Verkehrslärm auf der A1 um ein vielfaches durch den See verstärkt wird. Dieser Verkehrslärm ist gerade im Sommer bei Südwind unerträglich geworden !
264	28239	Halmerweg	Straßenverkehrslärm	<p>Sperrungen für LKW-Verkehr.</p> <p>Der Halmerweg wird bis zum Ende und in die Seitenstraßen hinein seit einiger Zeit verstärkt von vielen z.T. sehr großen LKWs befahren. Die Schwellen zur Verkehrsberuhigung verstärken den Lärm über das langsame Anfahren, aber insbesondere aufgrund des Bewegens von Ladungsteilen beim Überfahren der Schwellen.</p> <p>Zusätzlich ist die Sicherheit insbesondere von Kindern stark gefährdet: Immerhin befinden sich hier ein Kindergarten, ein großer Spielplatz und die Schule Halmerweg .</p> <p>Manche großen LKWs, z.T. mit Anhänger, fahren über den Mählandweg zu DB Schenker, manche scheinen sich auch nur zu verfahren und drehen am Mählandweg wieder um. Andere LKWs, z.B. auch ein größerer Abschleppwagen, werden von Anwohnern der Gegend geparkt, die wohl LKW-Fahrer sind.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
265	28195	Stephanibrücke Straße und Bahn	Straßenverkehrslärm	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 Km/h</p> <p>Lärmschutzwand</p> <p>Umbau der Brückendehnfugenabdeckung</p> <p>die dahinterliegende Bahnbrücke dämmen zwischen Schiene und Brückenkörper, sodass die Geräuschübertragung gemindert wird,</p> <p>technische Möglichkeiten sind hinreichend in Fachkreisen bekannt</p>
266	0	Alt-Arsten, Arsten Süd West, Habenhausen	Straßenverkehrslärm	<p>- Lokalisierung der Lärmquelle (Autobahn und / oder Autobahnbrücke)</p> <p>- Flüsterasphalt, Lärmschutzwand auf der Brücke</p>
267	28197	Seehauser Landstr	andere Lärmquelle	<p>wir leiden seit ein paar Jahren unter 4 Windräder, die nur innerhalb weniger Meter um unser Haus stehen. Der direkte Krach, der sich hochpotenzieren kann zu Flugzeuglärm und die Infraschall/Tieffrequenzen sind unkalkulierbar gesundheitsschädigend!</p> <p>Infraschall lässt sich leider nicht direkt wie Flugzeuglärm messen, er wirkt unterschwellig und kann somit Organe zerstören.</p> <p>Wie können Sie sonst den Zufall erklären, dass von den ca 15.000 Kindern, die in Gesamtdeutschland an Diabetes Mellitus 1 erkrankten, drei innerhalb von 300 Metern bei uns in der Strasse - also in unmittelbarer Nähe dieser Windräder erkrankten, darunter seit 8 Wochen auch unser Sohn.</p> <p>Lösung: Bremen MUSS, wie alle anderen Länder ein Mindestabstand von mindestens 2 Kilometern einhalten oder bei der Höhe der Windräder, wie wir sie jetzt haben, 12 Kilometern zum Wohngebiet einhalten! Es kann doch nicht sein, dass Profithaie aus Schwachhausen ihre drei privaten Windräder bei uns vor die Tür stellen und damit unsere Wohnqualität einschränken und gemütlich in deren Gärten ihre Einnahmen zählen? Wer erlaubt so etwas?</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
268	28816	Heilbronner Str.	Straßenverkehrslärm	<p>In Grolland gibt es die Norderländer Straße. Sie ist eigentlich eine verkehrsberuhigte Wohnstraße und deshalb als Zone 30 km/h ausgezeichnet und mit 5 \Berliner Kissen\" ausgestattet.</p> <p>Hier herrscht unwiederruflich striktes LKW-Fahrverbot. Am Anfang der Norderländer Str. in Grolland an der Frieslandstraße unter der Oldenburger Str.(Hochstraße) steht eindeutig das große Verkehrsschild: LKW-Durchfahrtsverbot , Verkehrszeichen Nr. 253</p> <p>Eigentlich dürfen hier keine Lastkraftwagen, auch nicht unter 3,5 t durchfahren. A b e r es fahren immer wieder große LKWs durch, die die Maut umfahren und so über Stuhr nach Brinkum zur B6 durchfahren. Das sind hauptsächlich ausländische (PL, NL, S, DK) Trucks.</p> <p>Hier muß endlich mal eine polizeiliche Verkehrskontrolle gemacht werden. Die Ausrede der Fahrer, sie hätten ein altes Navi, wo die Straße noch nicht so bezeichnet ist, darf hierbei nicht gelten.</p> <p>In der Gegenrichtung steht das Schild 253 schon in Stuhr an der L337, Carl-Zeiss-Straße. Trotzdem fahren viele LKW-Fahrer auch hier rücksichtslos auf der Kladdingerstraße nach Bremen Richtung GVZ. Hier ist die Stuhrer (DH) Polizei aufgerufen verstärkte Kontrolle zu machen.</p> <p>Wir Grollander u. Stuhrer sind aufmerksam und melden jeden bemerkten LKW !</p>
269	28757	Bahnübergang Borchshöher Str.	Schienenlärm	<p>Züge verursachen üble Schleifgeräusche (metallisch) wegen leichter Kurve.</p> <p>Völlig inakzeptabel ist der neu aufgenommene Kohlenzugverkehr- veraltete Loks, schwere Waggons, die beschriebenen Schleifgeräusche. Ein irres Getöse bei der Durchfahrt ! Als Haus- und Gartenbesitzer nicht tolerierbar !</p> <p>Es müßten dringend Lärmschutzmessungen (real) erfolgen !</p>
270	28757	Am Tiefbrunnen	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand bauen, da der vorhandene Erdwall keine lärmindernde Wirkung hat, alternativ Flüsterasphalt ohne \geriffelte\" Markierungen, alternativ Tempo 30."</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
271	28816	Heilbronner Str, Bremen-Grolland-Stuhr-Kuhlen	Fluglärm	<p>Der Bremer Flughafen (Airport Bremen) ist ein guter internationaler Flughafen. Für seine Größe gut ausgelastet und trotzdem sehr stadtnah.</p> <p>1.) Und darum muß unbedingt das Nachtflugverbot so wie es z.Zt. Ist unbedingt beibehalten werden. Allerdings werden viel zu oft Ausnahmen gemacht. Für einen Flieger, der im Winter aus witterungsbedingten Gründen woanders (z.B. Münster, Hamburg, Hannover) nicht landen kann, da ist das OK. Aber nicht unbedingt notwendige Starts müssen unbedingt vermieden werden und viel besser kontrolliert werden. Ein Ausnahmestart darf nicht von einem \Mann\" alleine bewilligt werden. Da muß Tage vorher ein Ausnahmeantrag gestellt und einzeln bewilligt oder auch abgelehnt werden können.</p> <p>2.) Desweiteren sollten in Zukunft, vor allem im Sommer, die Bundeswehr Luftwaffenflüge als sogen. Trainingsflüge mit der Transall nicht erlaubt werden. Diese simulierten Landeanflüge im Touch-and-Go - Verfahren dürfen hier nicht mehr durchgeführt werden. Der Airport Bremen ist kein militärischer Truppenfliegerhorst , sondern ein rein ziviler Flugplatz.</p> <p>3.) Es kommt leider immer wieder und immer öfter vor, daß einige Piloten nach einem Start Richtung NW, Richtung Huchting, schon über dem Ortsteil Kuhlen scharf rechts über Grolland in niedriger Flughöhe abdrehen. Das ist strikt verboten ! Die Startroute darf nur nach links über Brinkum in einer großen Schleife um Bremen herum gehen. Die Flugaufsicht muß hier genauer aufpassen und strenger durchgreifen mit Ermahnungen, Geldstrafen, Startverboten.</p> <p>Wir Anwohner von Kuhlen sind diesbezüglich hellwach und werden ab sofort jeden Verstoß melden und anzeigen. Es sind dies hauptsächlich die Cessna- und Piper-Sportflieger aber auch die alte, laute Junkers 52 \\"Tante Ju\" , die so unerlaubterweise nach rechts über dichtbesiedeltes Wohngebiet abdrehen.</p> <p>Jeder Verstoß wird angezeigt!</p>
272	0	Weserquerung der A1 und angrenzende Bereiche	Straßenverkehrslärm	Lärmschutz entlang der Weserquerung der A1 in Fahrtrichtung Münster. Autobahnlärm betrifft Gesamt-Habenhausen, inkl. aller Wohn- und Freizeitflächen entlang der Weser
273	0	Bauvereinsstraße	Windkraftanlage	In unserer unmittelbaren Nachbarschaft (ca 10 Meter) befindet sich ein nicht genehmigtes Windrad unserer Nachbarn. Bitte um Rückbau.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
274	28197	Seehauser Landstr.	andere Lärmquelle	Einige Familien berichten, dass ihre Kinder schlechter schlafen, seit das große Windrad auf dem Hansewasser-Gelände aufgestellt wurde. In den ruhigeren Abendstunden ist das Flügelgeräusch deutlich und störend zu hören. Jetzt, wo die Fenster wegen des wärmeren Wetters offen stehen, wäre es deshalb wünschenswert, dass wenigstens zu ruhigerer Nachtzeit auch das Windrad \"still\" ist."
275	28197	Ortsmitte Seehausen/ Windkraftanlage auf dem hansewasser-Gelände	andere Lärmquelle	Mein Vorschlag für die Lärmreduzierung - die sich nicht durch dB-Zahlen oder TA-Lärm erfassen läßt, da es sich um rhythmische Schlaggeräusche in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung handelt wäre - Abschaltzeiten (wie es in Niedersachsen zum Wohle der Fledermäuse diskutiert wird) und endlich eine Abstandsregelung in Bremen für WKAs zur Wohnbebauung! Die TA-Lärm, auf die sich hier bei Gutachten bezogen wird, ist völlig überaltet und zudem noch unpassend.
276	28201	Thedinghauser Str, Kirchweg zw. Fabrikweg und T.Storm-Str.	Straßenverkehrslärm	Es geht um den Kirchweg zwischen dem Fabrikweg und der Theodor-Storm-Straße. Aufgrund von Kanalsanierungen ist in den letzten Jahren der Kirchweg in den übrigen Bereichen mit Flüsterasphalt versehen worden. Gerade in dem genannten Bereich liegt aber noch das alte Kopfsteinpflaster, was eine erhebliche Mehrbelastung an Verkehrslärm zur Folge hat. Erschwerenderweise kommen drei Aspekte hinzu: <ol style="list-style-type: none"> 1. der Kirchweg ist gerade in diesem Bereich die Hauptzu- und -abfahrt aus der Gartenstadt Süd in Richtung Neuenlander Straße bzw. umgekehrt. 2. In dem genannten Bereich befinden sich mit dem Getränkemarkt Ho!Ab und einem Öko-Supermarkt zwei Einkaufsgelegenheiten, die fast ausschließlich mit PKW und den entsprechenden Lieferfahrzeugen angefahren werden. 3. In dem genannten Bereich wird - ich vermute aufgrund der großen Fahrbahnbreite - gerne auch mal mit mehr als 50 km/h gefahren. <p>Ich sehe zwei Möglichkeiten einer Entlastung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kurzfristig eine Tempobeschränkung auf 30 km/h, bei der sich wie immer die Frage nach der Akzeptanz stellt. 2. eine rasche Sanierung der Straßendecke mit Flüsterasphalt; ggf einhergehend mit einer Kanalsanierung. <p>Von einer solchen Entlastung würden im Übrigen mehrere Wohnblöcke mit zahlreichen Wohneinheiten in diesem Straßenabschnitt profitieren. Für Nachfragen stehe ich gerne zur Verfügung; bei Bedarf auch gerne mit Ortstermin auf unserem Balkon.</p>
277	28357	Max-Planck-Str., Autobahn A27	Straßenverkehrslärm	Bei der nächsten Renovierung Flüsterasphalt verwenden. Auf der A1 bei Oyten ist der Lärm durch diese Maßnahme bereits deutlich reduziert.. Der Vorschlag bezieht sich auf alle Autobahnen in Bremen, auch die in der Planung befindlichen.
278	28201	Thedinghauser Str.	Straßenverkehrslärm	- siehe oben -

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
279	28201	Gastfeldstr./Tauroggener Str.	Straßenverkehrslärm	Der Verkehr auf der Gastfeldstraße ist sehr laut. Da auf Höhe der Gottfried-Menken-Straße keine Gebäude (linke Seite, stadtauswärts) stehen, schallt der Lärm in die Hintergärten der Häuser der Tauroggener Str. und der Gneisennau Str. Auf der Höhe sind die Bushaltestellen der Linie 26/27 die dort abbremsten und anfahren, zu dem ist dort noch eine Ampel, an der auch der übrige Verkehr anfährt. Hinzu kommen noch etliche Linien der Überlandbusse, die Nonstop durchfahren. Mein Vorschlag: Tempo 30, damit der Verkehr verstetigt wird und weniger Lärm durch An/Abfahren verursacht wird. Der Überlandbusverkehr kann m.E. auf der Neuenlanderstraße umgeleitet werden, da in der Gastfeldstraße keine Haltepunkte sind. Dann könnte statt in Huckelriede auch an der Endstelle der Straßenbahnlinie 6 bei der BSAG der Umsteigepaltz für die Passagiere aus dem Umland sein.
280	28719	Am Niederhof, Grambker Heerstraße / Auf den Delben	Straßenverkehrslärm	<p>von der Grambker Heerstr. fährt man stadteinwärtst quasi geradeaus Auf den Delben ein. Durch die derzeitige Ampelschaltung wird der Verkehrsfluss, meist unnötig, aufgehalten. Die Ampelschaltung könnte so abgeändert werden, dass nur im Falle von Linksabbiegern von der Grambker Heerstr., stadtauswärts, für den Verkehr das Signal auf "halt" geht. Die angrenzende Mittelsbürener Landstr. kann entsprechend behandelt oder zur Einbahnstr. , so dass der Verkehr nur in sie hinein fließt, abgeändert werden.</p> <p>Durch diesen Vorschlag wird das vermeidbare Warten auf "grün" und dadurch werden auch Lärmbelastung und Schadstoffausstoß verringert.</p> <p>zusätzliche Info: da der Heerstraßenzug u.a. in Grambke über ca. 1km ohne Kurve verläuft, werden hier in den Abendstunden, gern auch von Motorradfahrern mit angehobenem Vorderrad, Privatrennen gefahren.</p>
281	28277	Lippstädter Str, A1 zwischen Ochtumbrücke und Abfahrt Brinkum	Straßenverkehrslärm	<p>Aufstellen einer Lärmschutzwand.</p> <p>Der Verkehrslärm, der im Wohngebiet Bremen-Kattenesch zu hören ist, ist unerträglich. Die bisherige Argumentation der Gemeinde Stuhr, die Gewerbeansiedlungen im Industriegebiet Brinkum-Nord müßten auch visuell wahrnehmbar sein, ist längst überholt. Bis auf die Firma Teppich Kibek gibt es dort keine repräsentativen Ansiedlungen mehr.</p> <p>Der Schutz der Bewohner sollte hier eindeutig erste Priorität haben.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
282	28359	Helmer	Straßenverkehrslärm	<p>Die Straße Helmer mutiert zunehmend zur Durchgangsstraße. Die Anwohner des Wohngebietes zwischen Herzogenkamp, Leher Heerstraße und Autobahnzubringer, die per Auto in Richtung Uni, B6 oder Autobahn fahren wollen bzw. von dort zurückkehren, fahren durch den Helmer, da dieser im Vergleich zur Tietjenstraße (der anderen Verbindungsstraße) breiter ist und sie so den Verkehr auf der Heerstraße umgehen können. Zusätzlich fahren die motorisierten Schüler und Lehrer des Schulzentrums am Vorkampsweg morgens und mittags bzw. nachmittags durch den Helmer.</p> <p>Das Problem ließe sich entzerren durch eine Einbahnstraßenregelung (Helmer eine Richtung, Tietjenstraße andere Richtung). Durch eine Unterbrechung der Straße mittels Pollern o.ä., so dass zwei Sackgassen entstehen (wie in der parallel verlaufenden Millstädter Straße) würde der Durchgangsverkehr gänzlich unterbunden.</p>
283	28201	Kirchweg zwischen Gastfeld- und Neuenlanderstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Kirchweg; zwischen Thedinghauserstr. und Theodor Storm Str. liegt seit 70 Jahren Kopfsteinpflaster, der Rest von Buntentorsteinweg bis Thedinghauserstr. ist asphaltiert.</p> <p>Es gibt 2 Ampeln von der Neuenlander kommend an der Gastfeldstr. und von der Gastfeldstr. kommend an der Neuenlander Str.. Da die meisten Autofahrer eine der Ampeln noch bei grün überqueren wollen wird "Gas" gegeben, so dass auf dem Kopfsteinpflaster die Minimalgeschwindigkeit bei kmh 70 oder darüber liegt. Es ist keine Seltenheit das PKW's die kmh 50 fahren noch überholt werden. Dass überhöhte Geschwindigkeit auf Kopfsteinpflaster einen hohen Lärmpegel erzeugt, der dazu führt dass die Bewohner der Gewoba Häuser ihren Balkon nicht nutzen können, Kinder mit Ohrstöpsel schlafen müssen, sich bei Hausaufgaben schlecht konzentrieren können, ist wohl verständlich. Vorschlag: Tempo 30 Zone oder Geschwindigkeitsbrecher. Dann brauchen ältere Menschen nicht 10 Min. zu warten um den Kirchweg zu überqueren um in ihre Pazelle zu kommen.</p>
284	0	Neuenlander Straße	Straßenverkehrslärm	<p>Das Hintergrundbild sagt schon alles!!!!</p> <p>Neuenlander Zweispurig; durch echten Grünstreifen getrennt. Auch Parkplätze zur Neuenlander (bisher nur zum Wohngebiet), evtl. sogar quer zur Fahrbahn. 30er Zone!! Viel mehr Bepflanzung an der Neuenlander!! Auch zum Lärmschutz. Besonders zwischen Friedrich-Ebert und Langemarck; auch zur Bekämpfung des Parkplatzproblems.</p> <p>Zusätzlich: enorme Lärmbelastung durch Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen!! spätestens seid der</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Verurteilung eines Feuerwehrwagenfahrers - wird die Sirene (von Polizei, Feuerwehr und Krankenwagen) mindestens 200m vor der Kreuzung(Friedrich-Ebert; Neuenlander) gestartet. Dazu noch der Fluglärm!!! besonders beim Starten/Vorwärmen der Flugzeuge und Hubschrauber-Route direkt über unsere Köpfe.</p> <p>Na dann bin ich ja mal gespannt!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!</p>
285	28757	Uhthoffstraße in HB-Vegesack	Straßenverkehrslärm	<p>Die Bewohner der Uhthoffstraße kämpfen seit Jahren für wirksame Maßnahmen gegen die hohe Lärmbelastung, die durch den tagsüber massiven PKW- und LKW-Verkehr in ihrem als Hauptverkehrsstraße ausgewiesenen Wohnbereich verursacht wird. Die Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Uhthoffstraße fordert daher seit langem, bisher vergeblich, ein Streckengebot von 30km/h. Es würde wirksam zur Lärminderung beitragen und ein gefahrloses Überqueren der viel befahrenen Straße ermöglichen. Im übrigen würde sich die Fahrtzeit auf der relativ kurzen Strecke zwischen dem (ohnehin häufig geschlossenen) Bahnübergang und der Kreuzung Uhthoffstr./Zur Vegesacker Fähre/Aumunder Heerweg durch ein solches Gebot nur sehr geringfügig verlängern.</p>
286	28779	Auf der Ahnte, Bauvereinsstraße	Windkraftanlage	nicht genehmigte Windkraftanlage
287	28357	Kopernikusstraße	Straßenverkehrslärm	Sanierung der maroden Kopernikusstraße mit Flüsterasphalt zur Reduzierung des Verkehrslärms.
288	28279	Panzenlaake, A1 im Bereich Arsten	Straßenverkehrslärm	<p>Aus einiger Erfahrung als Anwohner in der Nähe der Autobahn A1 lässt sich auch ohne gutachterliche Kenntnisse sagen, dass der als besonders störend empfundene Lärm vom Lkw-Verkehr verursacht wird. Hierbei ist es nicht das Motorengeräusch, sondern es sind die Rollgeräusche der Reifen auf der Betonfahrbahn, die ein „heulendes“ Klangbild erzeugen. Dieser Geräuscheindruck ist sehr stark von der Windrichtung abhängig: Bei südlichen Winden wird der Geräuschteppich über die Wohngebiete getragen, besonders auffällig bei starkem und böigem Wind, wobei ein sirenenartiges An- und Abschwollen des Klangeindrucks besonders unangenehm wirkt. Dagegen sind die anderen Geräusche wie einzelne laute Motoren oder besonders schnell fahrende Pkw und Motorräder eigentlich zu vernachlässigen.</p> <p>Damit würde ein Tempolimit für Pkw, im Vergleich zur damit ausgelösten Diskussion, kaum eine Verbesserung bringen. Dagegen wäre es vermutlich sehr wirkungsvoll, wenn die bereits vorhandene Verkehrsregelanlage abhängig von der Windrichtung die Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h bei südlichen Windrichtungen begrenzt, dann unterstützt von einem Überholverbot für Lkw. Die notwendige Technik dafür ist vorhanden, es käme jetzt auf einen Feldversuch über die Wirksamkeit an. Bestimmt ließe sich ein solcher Versuch wissenschaftlich begleiten, mit dem Ziel, nicht nur Lärmpegelwerte zu messen, sondern auch die subjektive Lärmempfindung zu bewerten. Zu diesem Zweck könnte vielleicht sogar die vorhandene Lkw-Maut Kontrollanlage dazu verwendet werden, die Einhaltung des jeweiligen Tempolimits</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>automatisiert für alle Lkw zu messen und auszuwerten (Distanz und gefahrene Zeit zwischen zwei Mautbrücken ergibt gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit).</p> <p>Unsere Nachbarn und wir sind gerne bereit, diesen Vorschlag genauer zu erläutern. Vielleicht ist es ja sogar einmal möglich, bei entsprechender Windlage einen kleinen ad-hoc Versuch zu arrangieren, bei dem der Lkw-Verkehr für gewisse Zeit im Wechsel limitiert und wieder auf 80 km/h freigegeben wird, um dann unmittelbar einen Eindruck von der Wirksamkeit zu erhalten.</p> <p>Dies Gebiet ist außerdem betroffen vom Fluglärm und in Diskussion für die Errichtung von Windkraftanlagen, dagegen gibt es erhebliche Vorbehalte von vielen Anwohnern. Vielleicht wäre eine Verringerung des Autobahnlärms auch eine gute Möglichkeit, als Kompensation für mehr Verständnis und Akzeptanz für Windkraftanlagen zu sorgen?</p>
289	28277	Kattenescher Weg	Straßenverkehrslärm	<p>1. Wegen unerträglicher Lärmbelästigung durch die A1 insbesondere bei südlichen Winden sollte das Tempolimit im städtischen Bereich der A1 auf 80km/h reduziert werden.</p> <p>2. Nachdem es auf der Kattenturmer Heerstraße zu einem deutlich ruhigeren Verkehrsfluss wegen der Tempobeschränkung auf 30km/h gekommen ist (sowohl lärmbezogen als auch verkehrstechnisch), schlage ich für den Kattenescher Weg/Dreyer Straße ebenfalls Tempo 30 vor. Tempo 50 wird dort ständig überschritten (Umfahrung der Tempo 30-Zone, gut ausgebaute Straße was zum Rasen verführt).</p> <p>3. Der Kattenescher Weg (Wohnstraße zur Ochtum) ist auf Tempo 30 reduziert, was aber kaum eingehalten wird. Lösungsmöglichkeit: Einbahnstraße/Spielstraße in Kombination mit Holperschwellen, vernünftiger Fußweg und ausgewiesene Parkmöglichkeiten.</p>
290	28779	Küferstr. / Richard-Jung-Str.	Schienenlärm	<p>Die Gleise der Farger-Vegesacker Eisenbahn führen in vielen Teilen Blumenthals sehr dicht an Wohnbebauung vorbei. Täglich gibt es ca. 100 Zugfahrten innerhalb von 21 Std.</p> <p>An den Haltepunkten der Regio-S-Bahn sind die Anfahr- u. Bremsgeräusche der Züge laut. Zusätzlich erzeugen die Dieselloks der Kohlezüge u. Tankwagenzüge erhebliche Lärm-, Abgas- u. Erschütterungs-Emissionen.</p> <p>An vielen Stellen sind keine Lärmschutzwände möglich. Deshalb sollte vorrangig bei stark betroffenen Anliegern der Einbau von Lärmschutzfenstern gefördert werden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
291	28279	Deichland, Autobahnbrücke A1 Weser	Straßenverkehrslärm	Der Lärm der A1 wird weit in die Wohnbebauung in Habenhausen eingetragen. Durch die Weser wird der Schall ungedämpft weitergetragen. Je nach Windrichtung ist der Lärmpegel erheblich. Eine Lärmschutzwand auf der Brücke wäre eine sinnvolle Maßnahme.
292	28719	Stader Landstr., Bremen	Schienenlärm	Durch die Eisenbahnschienen direkt hinter unserem Haus sind wir Tag und Nacht Schienenlärm ausgesetzt. Der Abstand zwischen Wohnraum und Schienen beträgt ca. 50 Meter. Besonders der Aufenthalt in unserem Garten ist kaum zumutbar. Unser Vorschlag wäre der Einsatz von Lärmschutzwänden in Richtung Wohngebiet. Es wäre super, wenn unser Vorschlag berücksichtigt werden würde. Danke!
293	28205	Osterdeich	Straßenverkehrslärm	Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Osterdeich wird nur selten eingehalten. Insbesondere am frühen Morgen fahren Baufahrzeuge und anderer Schwerlastverkehr mit erheblicher Geschwindigkeit und damit verbundenem Lärm über den Osterdeich. Nach den nur notdürftig ausgebesserten Winterschäden auf der Fahrbahn bedeutet dieses nicht nur zusätzlichen Lärm, sondern auch bei jedem LKW Erschütterungen am Haus. Es sind bauliche Folgeschäden zu erwarten. Es sollte eine wirkungsvolle Geschwindigkeitsbegrenzung (Blitzgerät) installiert werden. Außerdem ist zu prüfen, ob LKW-Verkehr in dieser Größenordnung über den Osterdeich geführt werden muß. Es handelt sich immerhin um eine Wohnstraße.
294	28203	Bismarckstr.	Straßenverkehrslärm	Eine wirkungsvolle Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung! Die Zählgeräte mit Speichern ausrüsten, damit man sieht, daß 30 Kmh nicht eingehalten wird. Besser sind stationäre Blitzgeräte.
295	28359	Berckstr.	Schienenlärm	Lärmschutzwand bis über die Autobahn hinaus verlängern. Die Wand hört kurz hinter unserem Schlafzimmer auf. Der Lärm ist besonders bei den auch nachts fahrenden Güterzügen fast unerträglich und unser Schlaf wird dadurch sehr gestört.
296	28279	Deichland, Autobahnbrücke (A1) über die Weser kurz vor der Ausfahrt Arsten	Straßenverkehrslärm	Errichtung einer Lärmschutzwand zur Abmilderung des nächtlichen Verkehrslärm von der A1
297	28357	Schorf, Bahnstrecke Hamburg-Bremen	Schienenlärm	Geschwindigkeitsreduzierung, geschlossene, durchgängige Wände. Also Lückenschließung. Siehe auch Bahnlärm-Initiative Bremen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
298	28307	Ristedter Straße	Straßenverkehrslärm	Die bereits vorhandenen Lärmschutzwände in Hemelingen entlang der Autobahn sollten bis zum Bremer Kreuz gebaut werden. Auch Niedersachsen sollte hier einbezogen werden.
299	28357	Schorf, A27	Straßenverkehrslärm	90km/h für den Abschnitt der A27, der durch Horn-Lehe geht. Kontrolle auf Durchschnittsgeschwindigkeit, da bei einzelnen Blitzer vorher abgebremst und anschließend beschleunigt wird. Der Rhododendron-Park würde auch durch die Lärmreduzierung profitieren und an Anziehungskraft gewinnen.
300	28279	Lunser Straße, Autobahn A1	Straßenverkehrslärm	Seit der abgeschlossenen Aus- und Umbauarbeiten an der Auffahrt Arsten/Weyhe ist der Verkehrslärm von dort deutlich angestiegen - insbesondere wenn der Wind aus Süd oder Südost kommt. Es sind auch viele Bäume am Deich und Umgebung gefällt worden, somit kann der Schall direkt über die Weser ohne Beeinträchtigung bis zu unserem Haus direkt in das Schlafzimmer vordringen - das ist manchmal schon sehr laut und störend. Schade, wenn man im Sommer sogar im sonst recht ruhigen Habenhausen noch die Fenster aufgrund dieses Lärmes schließen muß. Es wäre eine sinnvolle Maßnahme die Wiesen und den Deich wieder mehr mit Bäumen zu bepflanzen und ggf. Schallminderer in der direkten Autobahnumgebung zu installieren. Auch das Überfahren von (vermutlich) Dehnungsfugen auf der Autobahn erzeugt zuweilen sehr tiefe Frequenzen - nahe Infraschall - die wie massive tiefe Bässe furchtbar nervig und beunruhigend sein können. Hier lassen sich gewiss einfache Schalltechnische Optimierungen direkt vor Ort einbringen (z.B. in die Fahrbahn selbst) ...
301	28195	Lampeweg, B6/ B75, Eisenbahnbrücke	Schienenlärm	und Straßenverkehrslärm. Ich bin mehr als 50 Jahre Anwohner des Stephaniviertels. Die Lärmbelästigung hat seitdem stetig zugenommen. Neben dem Straßenverkehrslärm über die Stephanibrücke, trägt auch der Schienenverkehr -insbesondere über die Eisenbahnbrücke- zur erheblichen Lärmbelästigung bei. M.E. ist es unbedingt erforderlich die Stephanibrücke mit einer Lärmschutzwand auszurüsten. Das soll ja inzwischen -gegenüber früheren Aussagen- möglich sein. Ebenfalls muss unbedingt der Lärm, der vom Schienenverkehr über die Eisenbahnbrücke verursacht wird, gemindert werden. Dies kann durch eine Entdröhung erfolgen und/ oder eine Lärmschutzwand. Bitte bedenken Sie hierbei, dass der Lärm des Eisenbahnverkehrs weit in die Innenstadt getragen wird. Selbst am Martinianleger hört man immer noch den Schienenverkehr, je nach Wetterlage.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
302	28239	Oslebshauer Heerstr.	Straßenverkehrslärm	Seit bestehen der Verkehrsberuhigungsinseln hat der Straßenverkehrslärm an der Oslebshauer Heerstraße zugenommen. Die Verkehrsberuhigung wird mit 60 km und schneller als sportliche Herausforderung genutzt. Ebenso trägt der erneuerte Asphaltbelag zur Lärmkulisse bei. Meine Vorschlag: 30-Zone im Gebiet der Verkehrsberuhigung
303	28239	Oslebshauer Heerstr., Schrottplatz Hafenrandstr., gegenüber Tunnel Togostr.	Industrielärm	Der Schrott wird aus einer hohen Kranhöhe umgeladen, dadurch ziehen bei ungünstigem Wind laute Schallgeräusche zur unserem Haus. Im Sommer bei geöffnetem Fenster ist es unzumutbar.
304	28329	Maler-Klecksel-Weg, Teststrecke Mercedes	andere Lärmquelle	Die Testfahrten auf der Teststrecke sollten zeitlich eingegrenzt sein. In der Vergangenheit (z.B. 2012) wurden (lautstarke Testfahrten) bereits ab 6.30 Uhr durchgeführt.
305	28203	Osterdeich	Straßenverkehrslärm	Wenn schon Umweltzonen, dann sollte in diesen auch generell eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 kmh herrschen. Das wäre ja auch sehr einprägsam fuer alle Autofahrer UMWELTZONE = 30KMH BEREICH !!!
306	0	Deichland	Straßenverkehrslärm	Bundesautobahn A1. Im Bereich der Weserquerung Schallschutzwände installieren.
307	28329	Bremen, Vahrer Straße / Amelinghauser Straße	Straßenverkehrslärm	Da gegenwärtig die Tempo 30-Diskussion in Bremen aktuell ist, sollte auch die Einführung einer Tempo 30-Zone in der Vahrer Straße in Erwägung gezogen werden. Begründung: Trotz mehreren in den letzten Jahren durchgeführten, provisorischen Ausbesserungsmaßnahmen ist der Lärmpegel, gerade durch den Lastwagenverkehr zeitweise unerträglich. Lediglich an Sonn- und Feiertagen ist die Lärmbelastigung erträglich. An ein Öffnen der Fenster zur Straßenseite ist im Berufsverkehr nicht zu denken. Dies bedeutet einen einschneidenden Eingriff in die Lebensqualität. Zudem sorgt der Lastwagenverkehr, insbesondere der Pkw-Transporter, für Erschütterungen im Haus, welche sogar das Geschirr im Schrank tanzen lassen. Eine weitere künstlich geschaffene Lärmquelle stellt die im vergangenen Jahr durchgeführte, völlig sinnlose \"Pflastermalerei\" auf der Querung Vahrer Straße / Höhe Amelinghauser Straße dar. An dieser Stelle hat es nie einen Unfallschwerpunkt, gegeben, jedoch seit der dort eingeführten, irrwitzigen Verkehrsführung kommt es ständig zu Beinahe-Auffahrunfällen und Hupkonzerten, welche die Autofahrer nur noch mehr verwirren. Bei der früheren Regelung ohne Zeichen kam es nie zu diesen Problemen, da die Autofahrer sich den passenden Weg zum Wenden oder Abbiegen selbst suchten und nicht durch die

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				jetzige sinnfreie Regelung behindert wurden. Das für diese Maßnahme fehlinvestierte Geld hätte eher der Verbesserung der Straßen in der Gartenstadt Vahr zugute kommen sollen. Damit wäre den Autofahrern in diesem Stadtteil wesentlich mehr geholfen.
308	28279	Deichland, Hemelinger See	andere Lärmquelle	Sobald das Wetter etwas besser, wird auf dem See mit Modellmotorbooten gespielt. Das Motorgeräusch ist in Habenhausen sehr laut und unerträglich. Insb. sonntags leidet darunter die Entspannung im eigenen Garten.
309	28279	Deichland, A1, Weserbrücke	Straßenverkehrslärm	Insbesondere bei Ostwind ist die Autobahn in Arsten und Habenhausen sehr laut. Lärmschutzwände oder Flüsterasphalt könnten helfen.
310	28309	Hahnenstr., A 1 Abfahrt Hemelingen	Straßenverkehrslärm	Bei südwestlicher Windrichtung ist der Lärm von der Autobahn und dem Zubringer schwer zu ertragen. Mein Vorschlag zur Lärminderung wäre der Bau von Lärmschutzwänden und/oder die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 kmh. auf der Autobahn
311	28309	Angeln, Autobahn	Straßenverkehrslärm	Lärmschutzwand! Seit die Bäume an der Autobahn gerodet wurden, ist es hier einfach unerträglich! Bei den Parzellen, auf dem Balkon oder Nachts bei offenem Fenster zu schlafen. Zudem ist es seitdem auch noch viel dreckiger geworden. Warum wurde die Lärmschutzwand nicht bis zur Abfahrt gebaut???
312	28309	Seekampstraße	Straßenverkehrslärm	Für diesen Bereich müsste dringend eine Lärmschutzwand gebaut werden. Die Straße (auf dem Kronsberg) wirkt wie ein Trichter. Deshalb ist der Lärm von Autobahn und Zubringer öfter unerträglich (vorallem im Sommer).
313	28279	Elisabeth-Forck-Str, A1	Straßenverkehrslärm	Die Autobah A1 von den Anschlussstellen Bremer Kreuz bis nach Brinkum mit einer lärmindernden Asphaltdecke zu überziehen, so wie es auf der neuen Strecke der A1 zwischen Bremer Kreuz und Oyten geschehen ist. Dadurch wird nicht nur der teilweise unerträgliche Lärm der LKW's auf der Autobahn für die Anwohner gemindert, sondern auch die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöht, da (meines Erachtens) das ewig monotone Summen der lauten Betonoberfläche der Autobahn im Auto einschläfernd wirkt. Dies wiederum erhöht auch die Sicherheit auf den Autobahnen und mindert die Unfallhäufigkeit. Zur weiteren Lärminderung kann man auf den vorhandenen Lärmschutzwand (oberdrauf) noch eine Lärmschutzwand montieren, da dieser Wall meines Wissens massiv aus Bauschutt erstellt wurde. DANKE !!

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
314	28717	Hindenburgstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Der letzte gemessene Lärmpegel an diesem Standort überschreitet die europäischen Grenzwerte. Entsprechend muss hier mal saniert werden.</p> <p>Grund für den Lärm sind neben am Berg anfahrenen Bussen und den üblichen Rasern (trotz Limit 30, da keine Kontrollen) das Kopfsteinpflaster und die Metallkappen die den Fahrradweg auf der Straße markieren.</p> <p>Verbessert werden könnte das gesamte Straßenbild und auch der Lärmpegel durch Entfernung des Kopfsteinpflasters und der Metall-Markierungen.</p> <p>Auch sollten vermehrt Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Schließlich ist es etwas peinlich, wenn ständig Raser an der Polizeiwache vorbeidüsen und nichts passiert.</p>
315	28203	Rembertiring	Straßenverkehrslärm	<p>Der Straßenverkehrslärm könnte durch eine Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit erfolgen und/oder das Aufstellen einer Blitzanlage (viele Autos und vorallem die LKWs beschleunigen nach der Kurve und fahren überhöhte Geschwindigkeit zum Teil deutlich mehr als die erlaubten 50 kmh). Wenn so ein Brummi an meiner Erdgeschosswohnung vorbeirast, ist es nicht nur sehr laut, sondern meine Wände wackeln durch die Druckwelle zum Teil.</p> <p>Ich habe schon gehört, dass langfristig der Rückbau der Hochstraße zu bedenken wäre.</p>
316	28357	Bremen Borgfeld Upper Borg	Straßenverkehrslärm	<p>Verkehrsberuhigung durch Zone 30 bringt genauso wenig wie Poller oder Straßenverengung. Zwischen diesen Hindernissen wird schnell gefahren, es gibt keinen richtigen Bürgersteig. Es ist schon lebensgefährlich hier Spazieren zu gehen, vor allem wenn man kleine Kinder hat. DAS SOLL EIN WOHNGBIET und KEIN Durchgangsverkehr für nicht Ansässige!!!</p> <p>Vorschlag: Ausbau der Hauptstraße / durchgehend zweispurig pro Richtung und Verbesserung der Ampelschaltung. Verschlechterung der Ampelschaltung für Abbieger, die in das Wohngebiet wollen.</p> <p>Einbau von Schranken im stark betroffenen Wohngebiet, um den Durchfahrtsverkehr nur für Anlieger zu gewährleisten., Sperrung der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe der Upper Borg.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
317	28357	Bremen Borgfeld Upper Borg	Straßenverkehrslärm	<p>Verkehrsberuhigung durch Zone 30 bringt genauso wenig wie Poller oder Straßenverengung. Zwischen diesen Hindernissen wird schnell gefahren, es gibt keinen richtigen Bürgersteig. Es ist schon lebensgefährlich hier Spazieren zu gehen, vor allem wenn man kleine Kinder hat. DAS SOLL EIN WOHNGBIET und KEIN Durchgangsverkehr für nicht Ansässige!!!</p> <p>Vorschlag: Ausbau der Hauptstraße / durchgehend zweispurig pro Richtung und Verbesserung der Ampelschaltung. Verschlechterung der Ampelschaltung für Abbieger, die in das Wohngebiet wollen.</p> <p>Einbau von Schranken im stark betroffenen Wohngebiet, um den Durchfahrtsverkehr nur für Anlieger zu gewährleisten., Sperrung der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe der Upper Borg.</p>
318	28357	Bremen Borgfeld Upper Borg	Straßenverkehrslärm	<p>Verkehrsberuhigung durch Zone 30 bringt genauso wenig wie Poller oder Straßenverengung. Zwischen diesen Hindernissen wird schnell gefahren, es gibt keinen richtigen Bürgersteig. Es ist schon lebensgefährlich hier Spazieren zu gehen, vor allem wenn man kleine Kinder hat. DAS SOLL EIN WOHNGBIET und KEIN Durchgangsverkehr für nicht Ansässige!!!</p> <p>Vorschlag: Ausbau der Hauptstraße / durchgehend zweispurig pro Richtung und Verbesserung der Ampelschaltung. Verschlechterung der Ampelschaltung für Abbieger, die in das Wohngebiet wollen.</p> <p>Einbau von Schranken im stark betroffenen Wohngebiet, um den Durchfahrtsverkehr nur für Anlieger zu gewährleisten., Sperrung der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe der Upper Borg.</p>
319	28357	Upper Borg, Bürgermeister-Kaisen-Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Sperrung des kleinen Stichweges, der zur Upper Borg führt, da hier sehr hohes Verkehrsaufkommen, z.T. auch sehr viel Schleichverkehr (Kennzeichen: OHZ) herrscht.Weiterhin wird mit hoher Drehzahl gefahren, weil die Autofahrer auf dem kurzen Stück nicht hochschalten / es sich vielleicht auf nicht lohnt, da das letzte Stück sehr kurvenreich und auch kurz ist.</p>
320	28357	Upper Borg, Bürgermeister-Kaisen-Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Sperrung des kleinen Stichweges, der zur Upper Borg führt, da hier sehr hohes Verkehrsaufkommen, z.T. auch sehr viel Schleichverkehr (Kennzeichen: OHZ) herrscht.Weiterhin wird mit hoher Drehzahl gefahren, weil die Autofahrer auf dem kurzen Stück nicht hochschalten / es sich vielleicht auf nicht lohnt, da das letzte Stück sehr kurvenreich und auch kurz ist.</p>
321	28357	Upper Borg, Bürgermeister-Kaisen-Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Sperrung des kleinen Stichweges, der zur Upper Borg führt, da hier sehr hohes Verkehrsaufkommen, z.T. auch sehr viel Schleichverkehr (Kennzeichen: OHZ) herrscht.Weiterhin wird mit hoher Drehzahl gefahren, weil die Autofahrer auf dem kurzen Stück nicht hochschalten / es sich vielleicht auf nicht lohnt, da das letzte Stück sehr kurvenreich und auch kurz ist.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
322	28219	Bremen Walle, Holsteiner Str., Richtung Bayerstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Dringende Verkehrsberuhigung in der Holsteiner Str., wie auch in diversen Treffen mit dem Beirat Walle besprochen und in der Zukunftswerkstatt.</p> <p>Hohe Lärmbelästigung durch Linienbus, LKW, PKW aus dem Industriegebiet. Wenn Probleme auf der Autobahn herrschen ist unsere Straße eine Ausweidlösung.</p> <p>Die Holsteiner Str. ist insofern fast eine Autobahn - die Kinder hier sind gefährdet und es ist permanent sehr laut, vibrieren von Möbelstücken, Geschirr etc. in der Wohnung sind üblich. Ausserdem wirkt so eine Verkehrsstraße anwenderentfremdend.</p>
323	28307	Autobahn A1 im Bereich Mahndorfer Deich	Straßenverkehrslärm	<p>Die Autobahn A1 ist ca. 490 m von unserem Haus entfernt. Die dort fahrenden Fahrzeuge sind (von der Kreuzung Mahndorfer Deich/Bollener Landstraße aus) komplett in direkter Linie zu sehen (also vom Reifen bis zum Dach). Der Weg von der Schallquelle in das Wohngebiet ist daher ungehindert; entsprechend laut ist es in dem gesamten Bereich.</p> <p>Dies ist nur dann nicht der Fall, wenn der Wind aus nördlichen Richtungen weht. Dann hört man in der Tat sehr wenig. Die vorherrschende Windrichtung ist jedoch süd-west (dies kann ich Ihnen bei Bedarf gern nachweisen), sodass die Autobahn somit fast immer hörbar ist. Je stärker der Wind, dest größer der Lärm. Bei nasser Fahrbahn hört man die Autobahn auch durch das geschlossene Fenster. Der Lärm ist dann außerhalb des Wohnhauses sehr eindrucksvoll, im negativen Sinne.</p> <p>Des Nachts hört man die Autobahn deutlich auch im nach Norden weisenden Schlafzimmer. Begibt man sich z.B. zur Arberger Heerstraße etwa bei Nr. 32 (Rewe) dann ist der Lärm dort deutlich geringer. Dort steht eine Lärmschutzwand.</p> <p>Ich habe mich schon länger gefragt, warum im Bereich Mahndorf keine Lärmschutzwand installiert ist. Die Gegebenheiten zwischen Arbergen und Mahndorf sind in Bezug auf die Autobahn identisch, dennoch sind die Maßnahmen zur Lärminderung unterschiedlich.</p> <p>Zugegeben ist die Ortslage Mahndorf nicht gerade gesegnet, da im Norden die Bahntrasse liegt, die stark befahren ist, sowie die Einflugschneise des Bremer Flughafens. Da der Wind jedoch wie gesagt meist aus Süd-West weht, ist der Effekt dieser beiden Lärmquellen, aus meiner Sicht, sekundär gegenüber der Autobahn, die man diese dauerhaft und laut hört.</p> <p>Gerne lade ich Sie ein sich einen Eindruck von der Situation zu machen, bei geeignetem Wetter, also im Grunde jederzeit.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
324	28201	Gottfried-Menken-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Sehr starke Lärmbelästigung durch zwei Discounter (Netto u. Penny).</p> <p>Auf dem Netto-Gebäude befindet sich ein Generator der permanent läuft. Es ist nicht möglich bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Auch die tägliche Anlieferung von Sattelschleppern mit Ameisen u. Stahlplatten i. d. frühen Morgenstunden (auch vor 6.00 h!) u. der Einsatz von Laubbläsern (ab 6:30 h) ist eine sehr starke Belästigung für uns Anwohner. Alle Versuche eine Regelung zu finden sind gescheitert.</p> <p>Mein Vorschlag ist z. B. eine Anlieferung zwischen 10.00 -12.00 h. Da täglich Ware abgeladen wird, sollte dieses Zeitfenster ausreichen. Eine Überprüfung des Generators wäre wünschenswert, damit eine akzeptierende Wohnqualität wieder hergestellt wird. Abschließend möchte ich mitteilen, dass sich der Straßenbelag seit Jahren in einem katastrophalen Zustand befindet. Dieses wirkt sich entsprechend auf den Lärmpegel aus.</p>
325	28359	Seiffertstr.	Schienenlärm	<p>Es handelt sich hier weniger um einen Vorschlag, sondern mehr um Kritik an der ganzen Aktion. Ich bin vor 30 Jahren in dieses Gebiet gezogen und wusste von vornherein, dass ich im Dreieck einer Autobahn, einer Haupteisenbahnstrecke und einer Hauptverkehrsstraße wohne. Jeder der sich jetzt über Lärm beschwert und an ähnlicher Stelle wohnt, wo auch immer, hat dies vorher gewusst und konnte sich entscheiden, an einem anderen Ort zu wohnen. An meinem Wohnort wurde schon vor Jahren (leider) eine Lärmschutzwand an der Autobahn und erst vor wenigen Jahren an der Eisenbahn ebenfalls eine solche Wand errichtet, ohne nennenswerten Erfolg, da die Geräusche sich jetzt bündeln und über die Wand wieder niederschlagen. Aber auch damit kann ich leben, wären da nicht die Millionen Euro, die alle Steuerzahler letzten Endes direkt oder wie hier indirekt zu zahlen haben. Es ist ein Unding, dass für Lärmschutzmaßnahmen öffentliche Gelder sinnlos verschwendet werden, die in anderen Bereichen weitaus sinnvoller Verwendung fänden.</p>
326	28307	Autobahn A1 Mahndorfer Deich	Straßenverkehrslärm	<p>auf Grund der vorherrschenden Windrichtung Südwest und dem geringen Abstand zwischen der ersten Häuserreihe und der A1 ist Mahndorf sehr stark belastet.</p> <p>Wir würden uns sehr über Lärmschutzwände freuen - im Haus (zumindest in unserem) ist es bei geschlossenen Fenstern erträglich aber des nachts bei offenem Fenster oder im Garten ist es nur Sonntags (oder bei Nordwind) auszuhalten...</p>
327	28277	Schwarmer Weg, Gottlieb Daimler Straße, Stuhr-Brinkum	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwände entlang der A1, auf ca. 800 - 900m Länge, Fahrtrichtung Osnabrück, zwischen der Ochtum Brücke und der B6 Bremer Straße.</p>
328	28279	Deichland	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand an der A 1</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
329	28359	Riemstr, Entlang A27/Rastplatz Acherkämpe	Straßenverkehrslärm	<p>Der Bereich A27, von der Ehmkestr.-Floraweg (Bahnüberführung) ein Tempo 70 einführen. Für den Rastplatz, LKW mit Kühlaggregaten in den Nachtstunden Verbot.</p> <p>Sicher sind entlang der A27 in nördlicher Richtung noch weitere Wohngebiete vom Lärm betroffen.</p> <p>Ich denke die Kosten für ein paar Verkehrsschilder bleiben im Rahmen.</p>
330	28211	Schwachhauser Heerstr./Ecke Holler Allee/Graf-Moltke-Str	Straßenverkehrslärm	<p>Schwachhauser Heerstr. Richtung Innenstadt sollte 2-spurig befahrbar sein, es herrscht so ein ständiger Stau, der sich z.Zt. des Berufsverkehrs bis zur Metzger Strasse ziehen kann. Dauerndes Gehepe ist der Alltag, dazu immense Feinstaubbelastung.</p> <p>So sind unter der für sehr viel Geld verbreiteten Bahnunterführung Parkplätze geschaffen worden, statt den Verkehr leidlich fließen zu lassen.</p> <p>Zu diesem Lärm gesellt sich ja noch der teilweise ununterbrochene Sirenenlärm der Krankenwagen und Einsatzfahrzeuge, die die Kreuzung notgedrungen ausschließlich mit Martinshorn überqueren. Wäre hier nicht auch eine teilweise andere Zuwegung, z.B. über die Kurfürstenallee möglich??</p> <p>Wir leiden hier schon sehr unter der Dauerbeschallung.</p>
331	28279	Ahlker Dorfstr	Straßenverkehrslärm	<p>Autobahn A1 Lärmschutzwände den neusten Standards anpassen z.B Lärmschutzwände erhöhen mit Abrundung. Derzeitige Lärmbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren ist nicht mehr hinnehmbar, Lebensqualität ist deutlich eingeschränkt und Krankheiten nehmen zu. (Kopfschmerzen, Schlafstörungen, Hypertonie und Konzentrationsstörungen)</p>
332	28215	Leipziger Str.,	Straßenverkehrslärm	<p>in der Leipziger Straße in Findorff-Weidedamm ist man umgeben von der Bahn und auch die A27 und der Autobahnzubringer sind nicht weit, so dass man rund um die Uhr einer permanenten Geräuschkulisse aus Schienen- und Straßenverkehrslärm ausgesetzt ist.</p> <p>An diese Belastung kann man sich gewöhnen.</p> <p>Zusätzlich wird die Leipziger Straße, die sich in einer 30er-Zone befindet, als Durchfahrtsstraße von PKWs genutzt, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten, was zu einer Lärmbelastung durch Beschleunigung führt.</p> <p>Dem könnte mit kleinen Hindernissen auf der Fahrbahn z.B. Schwellen oder Baumnasen, leicht entgegengewirkt werden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
333	0	Morsumer Str, Kattenesch entlang der A1	Straßenverkehrslärm	Die Lärmschutzmauer an der A1 entlang am Stadtteil Kattenesch ist zu niedrig (man kann die Kastenaufbauten einiger LKW vorbeifahren sehen) und nur aus Stahlblech. Bei ungünstigen Windverhältnissen ist es gerade im Sommer nahezu unmöglich Nachts die Fenster zu öffnen. Im weiteren Verlauf am A1 Parkplatz ist ein Erdwall das beste Beispiel, wie Lärmschutz funktionieren kann... jedenfalls besser als dieses dünne und zu kurze Blechlein. Ändern.
334	28217	Elisabethstr. Ecke Nordstr.	Straßenverkehrslärm	Im Bereich Nordstr. eine Lärmschutzwand errichten. Der Straßenlärm, sowie der Abgasgestank ist unerträglich. Bei Westwind kann man weder seinen Balkon benutzen, geschweige denn die Fenster offen haben. Wohnwert sieht anders aus.
335	0	Scharnhorststr, Kurfürstenallee, Kreuzungen Kirchbachstr. und Bgm-Spitta-Allee	Straßenverkehrslärm	Ausbringen eines Schalldämmenden Belags auf die o. g. Brücken und Anbringung von verbesserten Schallschutzwänden an den Brücken. Die beste Lösung wäre allerdings m. E. der Rückbau beider Brücken, da sie für das Verkehrsaufkommen nicht notwendig sind, die umliegenden Wohngebiete aber erheblich 'beschallen' durch Motorenlärm und Fahrbahngeräusche, spez. an den Brückenfugen.
336	28307	Vor dem Esch	Straßenverkehrslärm	an der A1 müsste dringend ein durchgehender Lärmschutz erstellt werden-im Bereich Arbergen gibt es trotz sehr dichter Angrenzung der A1 an die Wohnbebauung keinerlei Lärmschutz
337	0	Kirchweg	Straßenverkehrslärm	Es handelt sich um einen Teilabschnitt der Straße Kirchweg (der Straßenabschnitt von der Neuenlander Str. bis zur Gastfeldstr.), dieser ist mit Kopfsteinpflaster belegt. Es ist selbst bei geschlossenem Fenster sehr laut, besonders zur Rush Hour. Des Weiteren ist es nicht möglich, bei offenem Fenster zu schlafen, zu telefonieren oder auch TV zu gucken. Mein Vorschlag wäre, dass die Straße asphaltiert wird und evtl. sogar eine 30er Zone geschaffen wird.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
338	28199	Hohentorsheerstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Da die Leute diese Straße als Hauptverkehrsader nutzen und ebenso die LKW ist es sehr laut. (Ebenso viele Rechts vor Links-Probleme!!)</p> <p>Meine Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baumnase, damit die Autos nicht so durchrasen können. - Mehrere große "30 Zone" auf die Straße malen, damit es als 30 Zone erkannt wird. (viele denken, es wäre 50!) - Schweller setzen - Evt. erhöhte Kreuzungen (breite Schweller über die Kreuzung/ Betonkissen) zu den Querstraßen (z.B. über die Fläche Erlenstraße / Hohentorsheerstraße) <p>Mir ist wohl bewusst, dass die Feuerwehr ebenso diese Straße nutzt. Daher sehe ich die Lösung in einer erhöhten Kreuzung, da so die Autos ohne Probleme hinüber kommen, nur nicht so durchrasen können wir sie es nachmittags oder nachts tun!</p>
339	28277	Agnes-Heineken-Str.	Fluglärm	<p>ab 6.00 Uhr ist vorbei mit schlafen, trotz Isolierfenster. Lösung habe ich keine, vielleicht andere Flugroute?</p>
340	28359	Vorkampsweg	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwände optimieren und erweitern bzw. Lücken schließen Flüsterasphalt auf der A27 aufbringen</p>
341	28197	Rablinghauser Landstr.	andere Lärmquelle	<p>Unser Wohnumfeld liegt sozusagen hafennah. Immer wieder kommt es zu tagelangen Beeinträchtigungen durch den Lärm, der durch die im Hafen liegenden Schiffe erzeugt wird. Die Schiffe parken quasi bei uns im Vorgarten und erzeugen ihren Strom mit bordeigenen Generatoren. Diese laufen Tag und Nacht und erzeugen einen erheblichen Lärmpegel, so dass man im vorderen Hausbereich regelrecht gezwungen ist, nachts die Fenster zu schlafen, um überhaupt schlafen zu können.</p> <p>Aktuell haben wir seit Beginn des Wochenendes wieder diese Situation und wenn wir uns entspannen müssen von der Arbeitswoche, haben wir den Lärm hier.</p> <p>Mitunter dröhnen die Generatoren so laut, dass sich dieses durch ein tieftöniges Brummen im gesamten Haus überträgt. Dieses Gefühl ist dann sehr unangenehm und geht auf die Ohren. Nicht, dass man nur durch die Abgase der Schiffe belastet wird (der Ruß von den Dieselmotoren legt sich als schwarzer Staub auf die Fenster(bänke) - , es kommt auch noch der Lärm dazu. Tag und Nacht!</p> <p>Vorschlag: die hier im Hafen liegenden Schiffe sollten per Richtlinie oder Gesetz dazu verpflichtet werden, den Strom vom Hafen abzunehmen und die Generatoren müssten abgeschaltet werden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
342	28195	Hillmannplatz und Umgebung	andere Lärmquelle	<p>Zustandsbeschreibung: In den Abend- und Nachtstunden, besonders in den Nächten Freitag - Samstag und Samstag - Sonntag teilweise excessive Lärmbelastung überwiegend von durchziehenden randalierenden Gruppen vorwiegend nach Disco-Schluss, seltener von Gästen der Anlieger-Gastronomie.</p> <p>Mögliche Abhilfe: Häufigere Kontrollen mit Beachtung der oben beschriebenen Tatsachen und entsprechendem Eingreifen. (Hinweise bzw. Auflösen von Gruppen)</p>
343	28357	Borgfelder Landstraße, kurz vor und hinter der kleinen Wümmebrücke	Straßenverkehrslärm	<p>Asphaltierung der Kleinpflasterstrecke vor und hinter der kleinen Wümmebrücke.</p> <p>Begründung: Bedingt durch das Kleinpflaster auf der ca. 80m langen Strecke vor und ca. 50m langen Strecke hinter der Wümmebrücke entstehen selbst bei einer Geschwindigkeit von 30km/h (30er Zone) Immissionswerte von über 70dB(A) bei Pkws und bis zu 90!! dB(A) durch Lkw oder Pkw mit Anhänger.</p> <p>Computer-unterstützte Lärm-Messungen direkt an den betroffenen Häusern (Abstand zur Straße ca. 23m), Höhe bis ca. 4m lieferten immer noch Lärmwerte von über 65dB(A) im Mittel und Spitzen selbst an den Häusern von fast 80dB(A).</p> <p>Verkehrsmengenzählungen vom Juli 2012 ergaben einen DTV von 4100 Kfz/24h bei einer Maximalbelastung von 417 Fz/h. Die Borgfelder Landstraße und der Ortskern von Alt-Borgfeld wird von Pendlern aus dem Umland als Abkürzung und \"Rennstrecke\" benutzt.</p> <p>Ich bitte Sie inständig: Wenn es Ihnen mit Ihrem Anliegen, für Lärminderung zu sorgen, wirklich ernst ist, dann asphaltieren Sie diese kleinen Straßenabschnitte.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
344	0	Am Barkhof	Schienenlärm	<p>Überall wird über die erhöhten Lärmbelastungen in den Städten diskutiert, jedoch wenig gegen die Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr vorgenommen, es stehen immer die Flugzeuge und der Personenindividualverkehr im Vordergrund.</p> <p>Da ich in der Nähe des Bahnhofs lebe, habe ich Tag und Nacht mit dem Schienenverkehr und dessen Lärmemissionen zu kämpfen. Aufgrund der Brems-, Anfahrgeräusche sowie der laut quietschenden Geräusche die durch die vielen Weichen und Umlenkungen der Züge entstehen, mindert diese ständige Geräuschkulisse meine Lebensqualität enorm. Es wäre schön, wenn Schallschutzwände errichtet und lärmindernde Weichen bei Neu-, oder Ersatzbauten verwendet werden würden.</p> <p>Ich hoffe das meine Hinweise nicht ungelesen, verpuffen.</p>
345	28717	Blauholzmühle	Straßenverkehrslärm	<p>die Auffahrten- und Abfahrtingeräusche auf die A270 im Bereich Rotdornallee insbesondere, aber auch der ganz alltägliche Autobahnlärm bedingen eine zus. Lärmschutzwand für die Anwohner in diesem Bereich.</p> <p>Der Lärm hat mittlerweile für die direkten Anwohner eine unerträgliche Dimension und mithin gesundheitliche Beeinträchtigung angenommen</p> <p>Im Zuge des Ausbaus des Lesumer Gewerbegebietes \Peenemünder Straße/Friedehorstzufahrt\" wird voraussichtlich mit einem noch höheren PKW und gerade auch LKW aufkommen zu rechnen sein. Also nicht nur über Verlehrsführungslösungen in diesem Bereich muss die Behörde sich Gedanken machen, sondern auch über zwingend notwendige Maßnahmen zur Lärmverhinderung in diesem Bereich.</p>
346	28307	Halsmühlenerstr, Osterholzer Heerstr	Straßenverkehrslärm	<p>Nach dem das gesamte Gebüsch weg genommen wurde ist es hier sehr laut geworden. Nachts sieht man jetzt die Scheinwerfer im Schlafzimmer. Ruhe findet man hier nur sehr Schwer. Nachts knallen die LKW's hier mit min. 70 km/h lang.</p> <p>Entweder den Seitenstreifen wieder aufforsten oder eine Schutzwand aufstellen. oder einen festen Blitzer.</p>
347	28213	Wätjenstraße	Straßenverkehrslärm	<p>In dem Straßenabschnitt zwischen Klattenweg und Emmastr. ist der Straßenbelag noch gepflastert, durch das hohe Verkehrsaufkommen in diesen Bereich kommt es zu einer erhöhten Lärmbelästigung obwohl es sich um eine 30er Zone handelt. Mein Vorschlag wäre eine Beschichtung mit Bitumen, um den Lärm \das Abrollgeräusch der Reifen\" zu mindern. PS. der Durchgangsverkehr im Wohnbereich sollte über die H.H. Meier-Allee laufen aber es läuft alles über die Wätjenstraße oder Klattenweg.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
348	28211	Schwachhauser Heerstr. zwischen Focke Museum und Bürgermeister Spitta	Schienenlärm	Beim anstehenden Auswechseln der Straßenbahnschienen (Linien 4 und 5) und dem Einsatz neuer (breiterer) Straßenbahnen auf den Lärmschutz höchsten Wert legen! Insgesamt Tempo 30 auf der Schwachhauser Heer Str.
349	28279	Habenhausen, Deichland	Straßenverkehrslärm	Allen Warnungen zu Trotz haben wir uns entschieden, im Neubaugebiet Deichland in Habenhausen zu bauen. Dass durch die Autobahn A1 aber solch ein Straßenlärm eine 24 stündige Beschallung garantiert, hätten wir auch nach mehreren vorherigen Besuchen und Aufenthalten am Bauplatz nicht gedacht. Bei Ostwind ist ein normales Gespräch auf der Terrasse kaum möglich. Durch meine 3-fach schallschutzverglasten Fenster kann ich den Lärm noch hören. Offen denken schon einige Nachbarn in der Gegend der Einfamilienhausbebauung über Verkauf nach. Unter anderem auch ich. Eine Lärmschutzwand im Bereich Weserbrücke der A1 würde meiner Ansicht nach schon viel Linderung bringen.
350	28717	Blauholzmühle, Kurve im nördlichen Teil	Straßenverkehrslärm	Ersatz der Sichtschutzwand zur A270 durch eine vernünftige Schallschutzwand.
351	28277	Habenhauser Landstraße	Straßenverkehrslärm	Tempo 30 in der Habenhauser Landstraße von Huckelriede bis zur Erdbeerbrücke
352	28215	Fürther Straße	Straßenverkehrslärm	Verkehrsberuhigung durch 30 km Zone oder Ausbuchtungen, wie in der Oslebshauer Heerstraße. Geschwindigkeitsüberwachung!! hin- und wieder rasen hier Kraftfahrzeuge mit bis zu 100 Km/Std durch die Fürtherstrasse. Das Fenster öffnen, lüften zur Straßenseite ist fast unmöglich, wegen der Lärmbelegung und Feinstaub.
353	28279	Deichland, Weserbrücke A1	Straßenverkehrslärm	Im Neubaugebiet Habenhausen ist der Lärm von der A1 bei entsprechender Windrichtung oft unerträglich, da zwischen der Weserbrücke A1 und dem Wohngebiet nichts den Lärmpegel schwächt oder streut. Eine Lärmschutzwand an der Brücke wäre vermutlich die Lösung!
354	28719	Espoostraße	Straßenverkehrslärm	der Lärm der Autobahn A 27 erreicht unser Wohngebiet insbesondere bei Westwindlage völlig unvermindert. Vor 25 Jahren wurde dieses Wohngebiet bebaut. Auch damals hörte man die Autobahn. Doch heute ist es unerträglich laut geworden, da die Intensität des Verkehrs enorm zugenommen hat. Die rudimentäre Lärmschutzwand, die inzwischen gebaut wurde, hilft teilweise. Aber der Lärm von ständig zu schnell fahrenden Autos, Motorrädern und LKWs trifft uns von der Lesumbrücke ungebremst. Die Eisenbahnstrecke nach Bremerhaven, mit der immer steigenden Anzahl an Güterzügen, ergänzt diese Lärmemission der Autobahn. Die Lebensqualität hat sich dadurch in den letzten 25 Jahren also deutlich verschlechtert.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Als dringende Sofortmaßnahme erwarte ich vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr folgendes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Schallschutzwand wird über die Lesumbrücke bis zur Auffahrt \Bremen Industriehäfen\" verlängert. 2. Die Höchstgeschwindigkeit für die der A 27 wird auf dem Gebiet Bremens auf 80 km/h festgesetzt. <p>Dieses sollte dringend mit in die jetzige Diskussion um die 30 km/h Stadtgeschwindigkeit aufgenommen werden.</p> <p>Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>
355	28279	Oskar-Drees-Str. Wolkenhauer str...	Straßenverkehrslärm	<p>Lärmschutzwand auf der Erdbeerbrücke Richtung Wohnbebauung Oskar-Drees-Str. oder Zumindetst lärmindernder Strassenbelag</p> <p>viele laute LKWs/Autos/ Motorräder zusätzlich zum Fluglärm</p> <p>die Bäume geben kaum Schallschutz</p>
356	28279	Bunnsackerweg	Straßenverkehrslärm	<p>Die Lärmbelästigung in den Ortsteilen Habenhausen und Arsten durch die Auobahn A1 könnte durch eine Lärmschutzwand oder alternativ Flüsterasphalt gemindert werden.</p>
357	28309	Örtzestraße, Autobahnabfahrt Hemelingen (A1)	Straßenverkehrslärm	<p>Der in den Stadtteil Alt-Hemelingen hineinstrahlende 24h-Straßenlärm durch die Autobahn in Höhe der Autobahnausfahrt Hemelingen/Hansalinie könnte durch eine stadtseitige Lärmschutzwand (am besten mit 9 Meter Höhe) deutlich reduziert werden.</p> <p>In 2013 wurde an der A1 eine stadtseitige Lärmschutzwand gebaut, die aber nicht Autobahnausfahrt mitbeinhaltete.</p> <p>Ein Schlafen bei offenen Fenster ist durch die Lautstärke nicht mehr möglich und geht auf die Gesundheit. Wir wollen mittelfristig wegziehen (Leider).</p>
358	28219	Hemmstr.	Straßenverkehrslärm	tempo 30
359	28219	Hemmstr.	Straßenverkehrslärm	schlechte Umweltverträglichkeit durch Lkw-Verkehr, Hunderte Müllwagen täglich fahren durch die Hemmstr., dazu noch Raser morgens und abens.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
360	28217	Zwinglistr, Steffensweg und Umgebung	andere Lärmquelle	Mehrfach täglich ausgiebiges Glockengeläute der Kirchen Wilhadi-Gemeinde und St. Marien (morgens um 9 Uhr, mittags um 12 Uhr, nachmittags um 16 Uhr, abends um 18 Uhr) mitten in einem Wohngebiet! Teilweise auch öfter ohne gegebenen Anlass wie Messen, Trauungen o.ä.. Wenn beide Kirchtürme gleichzeitig läuten und man sich gerade zwischen den Türmen befindet, kommt es einem vor, als ob man eine Ohrfeige bekommt (Schallwelle) und dass, obwohl direkt zwei Kitas angrenzen. Und die Krönung: jedes Jahr am Ostersonntag um 5:00 Uhr morgens für 30 Minuten ein Geläute mit allen 3 Glocken der Wilhadi-Gemeinde. Wie sieht es da mit der allgemeinen Ruhezeit am Sonntag aus, oder gilt diese nicht für Kirchen? Vorschlag: Begrenzung des Geläutes auf 1 Mal täglich für maximal 5 Minuten, an Sonntagen und Feiertagen nicht vor 9 Uhr morgens. Jeder Gläubige weiss, wann er zum Gottesdienst erscheinen muss. Es gibt in der heutigen Zeit genügend Leute, die am Tage schlafen müssen, und auch nur Sonn- und Feiertags ausschlafen können. Wir leben nicht mehr im kirchlichen Mittelalter, die Zeiten haben sich geändert!!!
361	28329	Eislebener Str.	Straßenverkehrslärm	Lärmschutz
362	28203	osterdeich	Straßenverkehrslärm	Osterdeich ab Umweltzone Lüneburgerstr bis Altenwall 30 kmh, generell oder zeitlich begrenzt. Insbesondere sind es von April bis Oktober die Kräder, die diese gerade Strecke als Rennstrecke benutzen, nicht selten bis zu 80kmh oder mehr. Auch LKW benutzen den Osterdeich, um von Osten kommend zum GVZ zu gelangen, ohne den Weg über die Erdbeerbrücke zu nehmen - ohne jeden Entfernungsvorteil. Die Reduzierung auf 30 kmh wuerde automatisch ein Umdenken dieser Nutzer bedeuten Besonders am Abend und nachts werden nicht einmal die 50 kmh eingehalten. Vielleicht könnte man auch auf durch eine Verkehrsführung durch Nasen oder Verengungen der Fahrbahn Geschwindigkeitsreduzierungen erreichen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
363	28215	Hemmstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Geschwindigkeitsschild 50: Ende Zone 30</p> <p>Vermeehrt beschleunigen Autofahrer / Motorradfahrer vor der Einmündung Würzburger Str./Tarmstedter Str. und fahren dann mit aufheulenden Motoren in die Bahn-Unterführung Hemmstr.. Vorfahrtachtende Ausfahrt Kastanienstr. vor der Unterführung. Irgendwann wird es in diesem Bereich aus gen. Grunde zu einem folgenschweren Unfall kommen!</p> <p>Mein Vorschlag: Beibehaltung Zone 30 bis zumindest Einmündungsbereich Borkumstr., besser bis zur Utbremer Str.. Oder Anbringung des Geschwindigkeitsschildes 50 an der zweiten Unterführungsbrücke. Die gerade Straßenführung Hemmstr. in diesem Bereich verleitet viele Auto-/Motorradfahrer zum unnötigen Schnellfahren.</p> <p>Dieser Vorschlag wurde bisher vom Verkehrsausschuss Beirat West/Findorff allerdings aus unbekanntem Grund abgelehnt.</p>
364	28777	Blaufärberstraße, Turnerstraße/Bahnstraße	Schienenlärm	<p>Aufstellung von Lärmschutzwänden zu beiden Seiten der durch Blumenthal/Rönnebeck/Farge verlaufenden Bahngleise aufgrund des durch die Kohletransporte zum Kraftwerk Farge verursachten erheblichen Schienen-/Bahnlärms. Der durch die Kohlezüge verursachte Lärm unterscheidet sich erheblich von dem durch die Züge der NWB verursachten Lärm und wird daher auch stärker und potentiell gesundheitsschädlicher wahrgenommen, insbesondere von den Mitbürgern in Bremen-Nord, die in mittelbarer und unmittelbarer Nähe der Bahngleise leben.</p> <p>Alternativ dazu. Rückverlegung der Kohletransporte auf das Wasser. Schwerguttransporte durch die dichte Wohnbebauung von Bremen-Nord sollten im 21. Jahrhundert nicht mehr zulässig sein.</p>
365	28195	Daniel-v.-Büren-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Das Kopfsteinpflaster in der Daniel-von-Büren-Straße könnte durch einen Asphaltbelag ersetzt werden, wie dies bereits vor einigen Jahren in der Falkenstraße und einem Teilbereich der Daniel-von-Büren-Straße geschehen ist.</p> <p>Der Straßenlärm ließe sich durch diese Maßnahme spürbar reduzieren.</p>
366	28325	Züricher Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Im Sommer machen uns die Rettungsfahrzeuge in der Nacht krank. Martinshorn wurde plötzlich auf der Kreuzung, wenn auch weit und breit keine Fahrzeuge zu sehen sind unnötig eingeschaltet. Besonders im Sommer wenn man schläft bei offenen Fenster kann man Herzschlag erleiden. Und das passiert sehr oft in einer Nacht, weil nicht weit das KH Bremen Ost ist.</p> <p>Außerdem sind die meisten Motorräder zu laut.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
367	28755	Löhstraße / Auffahrt (Beschleunigungsstreifen) zur A270	Straßenverkehrslärm	<p>Vorschlag: Errichtung von Schallschutzwänden an der Löhstraße bei der Auffahrt zur A270.</p> <p>Bisher gibt es auf der Höhe der A270 nur Wände in Richtung Blumenthal. Auf der Seite in Fahrtrichtung Vegesack gibt es Schallschutzwände nur in Höhe Bentloger Str.</p>
368	28329	Papendieckstr, Kreuzungsbereich Bgm.Spitta- Allee/Kurfürstenallee	Straßenverkehrslärm	<p>Durch die in der Vahr angesiedelte Polizeizentrale kommt es zu einer starken Lärmbelästigung durch Einsatzfahrzeuge mit Sireneinsatz. Diese ohnehin schon stark frequentierte Kreuzung wird seit Ansiedlung der Polizei nun Tag und Nacht als einziger Weg zu Alarmfahrten genutzt.</p> <p>Eine kleine Entlastung könnte schon eine weitere Ausfahrt in Richtung Kurt-Schumacher-Allee/Julius-Brecht-Allee bringen. Im Moment fährt die Polizei erst in Richtung Kreuzung Bgm.Spitta-Allee/Kurfürstenallee um dort zu wenden und dann wieder zurück die Vahrer Str. in Richtung Kurt-Schumacher-Allee zu fahren und dies alles unter betörendem Sirenegeheul,</p> <p>Dass der LKW Verkehr aus Richtung Autobahn stark zugenommen hat kann man neuerdings auch an der vor allem an Wochenenden und nachts parkenden LKW -Schlange auf der Richard-Bolljahn-Allee in Höhe der Shell Tankstelle erkennen. Gerade im Winter lassen die Fahrer, die in Ihren LKW's schlafen oft die Motoren laufen damit es in den Kabinen warm ist. Die an- und abfahrenden LKW's bedeuten eine zusätzliche Lärmbelastung, die durch ein Halteverbot leicht zu vermeiden ist.</p>
369	28755	Horstmannstr.	Schienenlärm	<p>Durch neu aufgenommenen Zugverkehr (RSI - Vegesack-Farge) und neu hinzugekommenen Güterverkehr (Kohlezüge - 4 volle + 4 leere zurück) habe wir zwischen 4Uhr30 und ca.3Uhr nächsten Tags (zB. Sonntags) erhebliche Lärmbelästigung durch polternde Räder der Personenzüge in Fahrtrichtung Klinikum HB-Nord. in der Gegenrichtung starkes Quietschen der Bremsen durch zu schnelles Fahren und trockener Schienen. Bei den Kohlezügen sehr starker Lärmpegel und bei windigen Wetter Kohlestaubwolken. (Umweltschutz???)</p> <p>Mein Vorschlag.:! 1. Vorortbesichtigung mit Zuständigen 2.Beim Personenverkehr in diesem Bereich Verminderung der Fahrtgeschwindigkeit 3.Bei den Kohlezügen geschlossene Waggons bzw. Zurückverlegung wie gehabt Anlieferung per Binnenschiff</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
370	28277	Kattenturmer Heerstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Aufgrund fehlerhafter Instandsetzung der Kanalisationsdeckel in Höhe der Fußgängerinsel (Richtung Stadteinwärts) wird bei dem überfahren des Deckels erhebliche Erschütterungen in die umliegenden Gebäude abgegeben. Vornehmlich Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit und/oder LKW's verursachen hier Lärm und Erschütterungen.</p> <p>Der Unterschied zwischen Fahrbahndecke und Kanalisationsdeckel beträgt ca. 3-5 cm und sollte dringend entsprechend angeglichen werden.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen unter der angegebenen Emailadresse gerne zur Verfügung.</p>
371	28279	Wolkenhauerstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Zusätzlich zum sehr belastenden Fluglärm kommt der Lärm der Habenhauser Landstraße durch zügig fahrende Autos hinzu.</p> <p>Es ist im Sommer kaum auszuhalten, wenn wir auf unserer Terrasse sitzen. Der Fluglärm ist bereits bekannt, das weiß man aber, wenn man hierher zieht. Doch der Lärm von der Straße her macht einen genauso krank. Ein ewiges Rauschen und Gas geben, obwohl ein 30 km/h-Schild eingangs der Habenhauser Landstraße vor der Abbiegung der Straße nach rechts (Steinsetzer Straße) steht. Anscheinend ist dies nicht groß und deutlich genug, Genauso knallen die Autos aus der anderen Richtung, entweder von der Friedrich-Engels-Straße oder der Habenhauser Dorfstraße kommend mit teilweise über 50 km/h, abends gerne auch noch schneller Richtung Erdbeerbrückenkreuzung.</p> <p>Unser Vorschlag: EINDEUTIGE 30 km/h-Kennzeichnung durch Schilder, 30 km/h von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr, gerne auch Verkehrsinseln, denn dann sind die Autofahrer gezwungen, langsam zu fahren und am Wochenende Straßensperrung.</p>
372	28217	Bürgermeister Deichmann Str., Hansestr. Kreuzung Landwehrstr	Straßenverkehrslärm	<p>Berufsverkehr und Stau auf der gesamten Hansestraße.</p> <p>Der Grund ist eine viel zu kurze Ampelschaltung. An der Kreuzung zur Landwehrstraße. Man gibt hier der Straßenbahn grünes Licht , dabei staut sich der Verkehr unnötig bis hin zum Hafen und die Straßenbahnen fahren sich vor lauter grüner Welle über den Haufen.</p>
373	28779	Fresenbergstrasse	Schienenlärm	Entlang der Schienen Lärmschutzwände aufstellen oder den Kohlezug der den meisten Lärm verursacht einstellen!
374	0	gesamtes Stadtgebiet	Straßenverkehrslärm	Endlich alle LKW über 7,5 T aus der Stadt verbannen, bzw zu den Industriebereichen Strecken ausweisen. Es passiert immer noch zu häufig, das größere LKW sich durch die Stadt quälen. Innerstädtisch sollte nur ein Lieferverkehr bis max 7,5 T erlaubt sein.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
375	0	Schwachhauser Heerstr.	Straßenverkehrslärm	Staubildung an der Schwachhauser Heerstr: meiner Meinung nach wäre es sinnvoll, endlich das wilde Parken am Concordiatunnel und davor zu beenden. So könnten in Spitzenzeiten die Autos dort (zB nur mit vorgegebenem Tempo von max 30 Kmh) nebeneinander fahren, um den Verkehrsfluss zu fördern. Das gleiche gilt für die stadtauswärts Richtung an dieser Stelle.
376	28217	Bürgermeister Deichmann Str., Stephanibrücke	Schienenlärm	Am schlimmsten Nachts. Die Bahn muss an der Stelle wohl die Geschwindigkeit verringern . Es dauert extrem lange bis der Lärm zu Ende ist vor allem Nachts wenn der Güterverkehr rollt und die Bahn dabei die Brücke überfährt .
377	28203	Herderstr., Bismarckstr	Straßenverkehrslärm	Sperrung der Bismarckstr für LKW über 7,5 T Toll ist bereits die 30 Zone dort, diese wird aber von vielen Fahrzeugen vollkommen missachtet. Verkehrskontrollen einführen! Und die Geschwindigkeitsbegrenzung richtig groß auf der Fahrbahn markieren. Die bis jetzt angebrachten Zone 30 Schilder sind schlecht angebracht, und somit für Autofahrer schlecht wahrnehmbar.
378	28757	Schlebuschstraße	Straßenverkehrslärm	Sehr lauter Verkehrslärm im Auetal der A270, nach dem Aufbringen des rauen Straßenbelages vor ca. 7 Jahren. Da der Belag jetzt sowieso ziemlich defekt ist, könnte man bei einer Erneuerung über das Aufbringen eines Flüsterasphalts nachdenken.
379	0	Autobahn A27	Straßenverkehrslärm	Tempolimit auf der A27: max 100 Kmh und Flüsterasphalt
380	28209	Hermann-Böse-Str.	Straßenverkehrslärm	vor allen Dingen die Höchstgeschwindigkeit für Busse auf 30 km/h begrenzen, denn die Erschütterungen in den Gebäuden mindern die Wirkung von Lärmschutzfenstern und schädigen die unter Denkmalschutz stehenden Altbauten. Zwischen dem kurzen Abschnitt von Haltestelle Blumenthalstr. und Am Stern entsteht durch die Geschwindigkeitsreduzierung kaum Zeitverlust und der Verschleiß der Busse durch Beschleunigung- und Bremsvorgang wird neben der Spritersparnis gesenkt. Außerdem sind Schüler/innen der H-Böse-Schule und Kinder von anliegenden Kindergärten gefährdet. Es sollten alle nicht 2-spurigen Straßen im Stadtgebiet auf 30 km/ begrenzt werden! Diese Beschränkung besteht ja schon in der Bismarckstr. Und der Kattenturmer Heerstr.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
381	28217	Bgm. Deichmann Str.	Straßenverkehrslärm	Ich bin Anwohner in der Bgm . Deichmann Str . Die Straße ist seit Jahren eine 30er Zone. Problem ist nur es hält sich keiner daran. Hier wird ständig mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren. Taxis, Privat Leute, selbst die Polizei die nicht im Einsatz ist fahren hier wie die Geisteskranken. Nachts werden hier teilweise Rennen gefahren das man aus dem Bett fällt.
382	28211	Schwachausen/Gartenstadt Vahr	Schienenlärm	Der Zugverkehr ist eine stark zunehmende Belastung für unsere Gegend. Von der Bahnstrecken her, die auch noch erhöht liegen, strahlen die Geräusche in unsere Richtung. Das fällt nachts mehr auf als tagsüber. Und durch den gesamten zunehmenden Güterverkehr nach BHV und so weiter ist diese Belastung vor allem nachts immer mehr zu spüren. Warum gibt es in diesem Bereich der Bahnstrecken keine Lärmschutzwände? Das wäre eine erste Lösung. Besser wäre es jedoch den Güterverkehr der Bahn aus der Stadt heraus zu holen. Vor allem wenn der Verkehr nur durch Bremen hindurch muss, da das Ziel nicht Bremen ist. Da müsste Bremen unbedingt eine Reduzierung erwirken.
383	28207	Pfalzburger Str.	Straßenverkehrslärm	wir wünschen uns in der Zeit von 20:00 - 06:00 Uhr Tempo 30. An Sonn.- und Feiertagen generell Tempo 30. Funktioniert in anderen Stadtteilen doch auch. Grund: der zunehmende LKW Verkehr (mittlerweile auch Werkverkehr der Firmen Daimler und Coffee Compagnie. Gerade weil die Pfalzburger Str. auch als Ein-/Ausfallstor für Bremen fungiert, sollte der Verkehr gemäßigt werden, denn weniger wird er nimmer. Außerdem wird die Strecke Stadtauswärts immer wieder als Rennstrecke missbraucht (Motorradrennen sind keine Seltenheit). Der Blitzer Stadteinwärts funktioniert bestens für ortsfremde, ortskundige beschleunigen danach auf bis zu 70 Sachen um die folgende Ampel noch bei Grün zu erwischen. Die Anwohnerstr. wird leider immer wieder von der Hochstr. aus eingefahren, und als Umfahrung zur Hastedter Heerstr. genutzt. Achja, eine wirklich schöne und ganzjährig grüne Hecke als Trennung zur Hauptfahrbahn muss doch realisierbar sein, der Unfall der seit Jahr und Tag gepflanzt ist, kann doch nicht der Ernst der Stadtplaner sein.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
384	28211	Großgörschenstr., Konrad-Adenauer-Allee	Straßenverkehrslärm	Um den Verkehrsfluss im Bereich der Kirchbachstraße zu vermindern, und auch daraus resultierende Staus, verstehe ich einfach nicht aus welchem Grund die Konrad-Adenauer-Allee immer noch nicht in beiden Richtungen befahren werden kann. Das kann nicht so schwierig sein, den Verkehr in Richtung Vahr an einer Stelle über die Schienen zu bringen.
385	28217	Bürgermeister Deichmann Str., Hans Böckler Str. bis Nordstr	Straßenverkehrslärm	Extremes Verkehrsaufkommen auf der Hans Böckler Str. bis hin zur Nordstr. Autos ohne Ende und das den ganzen Tag. Abgase und Lärm ohne Ende. Fehlplanung für Autos die von der Oldenburger Str. in die Übersee Stadt wollen oder nach Bremen Nord. Die müssen dann die oben angegebenen Straßen nutzen. Zu Lasten der Anwohner.
386	28211	Grossgörschenstr/Kurfürstentalallee	Straßenverkehrslärm	Der Verkehrslärm, der von der Kurfürstentalallee zu uns herüber kommt (in die Großgörschenstraße) ist zwar nach der Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu 50 Km/h gefühlt etwas geringer geworden, aber immer noch belastend. Viele Fahrzeuge sind auf der Hochbrücke Kirchbachstr nach wie vor viel zu schnell unterwegs (tagsüber und erst recht nachts), das wird gar regelrecht als Rennstrecke genutzt. Vor allem von Motorrädern (die sowieso grundsätzlich viel zu laut sein dürfen, das müsste auch VIEL mehr reglementiert werden). Unsere Vorschläge dazu: 1. Die Lärmschutzwand an der Brücke könnte etwas höher ausgeführt werden. 2. Flüsterasphalt für die Kurfürstentalallee und andere Hauptverkehrsstraßen in Bremen, denn die hauptsächlichsten Geräusche stammen von den Abrollgeräuschen, weniger von den Motoren (außer bei Motorrädern!), sowie eine bessere Lösung für die Dehnungsfugen schaffen (gegen das ständige klappklapp) 3. spontane Verkehrskontrollen an den neuralgischen Stellen verstärken (zB. am Ende der Brücken, oder gar oben auf der Brücke!) 4. der Schall der Ortsfahrbahnen neben der Brücke wird von dem blanken Beton zurück gegeben, wodurch die Lärmbelastung noch verstärkt wird. Schallschluckende Elemente an dem Beton anbringen, oder zusätzlich gar Begrünung und auch hier Flüsterasphalt.
387	28217	Bürgermeister Deichmann Str., Straßenbahnschienen Bgm. Hildebrandt Ecke Hans Böckler Str.	Straßenverkehrslärm	Durch die Straßenbahnschienen extremer Lärm durch Lkw und Pkw beim Überfahren der Schienen. Am schlimmsten durch Lkw mit leeren Aufliegern. Tagsüber besonders und teilweise auch nachts. Dabei dachte ich das nachts ein Fahrverbot für Lkw herrscht. Das betrifft auch die Straßenbahn die an der Stelle in eine Kurve biegt.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
388	28215	Tarmstedter Str.	Schienenlärm	<p>Züge sollten sehr langsam fahren im stadtbereich</p> <p>Schallschutzmauer hoeher bauen, reicht nicht, da der Schall über die Häuser hinweggeht und von den dahinterliegenden Haeuserreihen reflektiert wird.</p> <p>Weshalb der Zuglaerm im Erdbeschoss lauter wahrgenommen wird als im Dachgeschoss.</p> <p>Am besten den Gueterverkehr um Bremen herumleiten.</p> <p>Gueterverkehr der nicht für Bremen bestimmt ist, sollte nicht mitten durch die Stadt fahren.</p>
389	0	Bremen-Mahndorf, Autobahn A1	Straßenverkehrslärm	<p>Im Bremer Osten wird immer nur vom Bahn-, Flug- und Autobahnlärm in Hemelingen und Arbergen gesprochen.</p> <p>Allerdings ist die Lärmbelastung in Mahndorf durch die unmittelbare Nähe der A1 auch immer höher geworden.</p> <p>Kommt der Wind aus Westen (wie meistens) oder aus Süden, ist die Autobahn teilweise so laut (vor allem bei Nässe), dass man aufgrund der Dauerlärmbelästigung kaum ruhigen Schlaf bekommt. Dies führt zu Dauerstress.</p> <p>Mein Vorschlag für den Autobahnabschnitt bis an die Bremer Landesgrenze wären komplett durchgezogene Lärmschutzwände und nicht nur Lärmschutz für die Trainingsbahn der so wertvollen Pferde in der Mahndorfer Marsch.</p>
390	28719	Lesumbroker Landstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Die Lebensgewohnheiten an der Lesumbroker Landstraße mit ihrem ländlichen Charakter sind vor allem dadurch gekennzeichnet, dass sich die Bewohner dort viel im Freien aufhalten, z.B. bei der Gartenarbeit. Deshalb wird Verkehrslärm dort anders und vielleicht stärker empfunden als in städtischen Wohngebieten, wo man sich in der Regel in den Häusern aufhält.</p> <p>Nach unserem Eindruck hat sich der Verkehr hier bei uns in der letzten Zeit sehr verstärkt, u.a. durch die Vergrößerung dreier Betriebe, die mit starkem Fahrzeug- und Zulieferverkehr verbunden sind (...), und durch den Landwirtschaftsverkehr, der vor allem durch die immer größer und sicher auch lauter (und breiter) werdenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge gekennzeichnet ist. Aber auch beim Zulieferverkehr scheinen die Fahrzeuge immer größer und lauter zu werden. Das alles gilt natürlich auch für die PKWs und die Motorrädern, die bei der Abkürzung übers Sperrwerk erstaunlichen Lärm erzeugen können oder auf der kurvenreichen Rennstrecke der Lesumbroker Landstraße gerne mal zeigen, was in ihnen und ihren</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Maschinen - z.B. auch an Lärmpotential - steckt. Insgesamt handelt es sich offenbar um einen Trend, der nach unserer Ansicht zu wenig in Hinblick Straßencharakter und Lärmbelastung politisch kontrolliert und gesteuert wird.</p> <p>Obwohl die Verkehrsbehörde das alles in der Regel bei Petitionen u.ä. bestreitet, haben wir den Eindruck, dass auch die vorgeschriebene Geschwindigkeit - Tempo 30 - häufig überschritten wird. Da es wegen einer Belastung der Straße, die kaum ihrem dörflichen Charakter entsprechen dürfte, viele Schlaglöcher gibt, knallt es jedesmal beträchtlich wenn eines der vielen Fahrzeuge mit Anhänger, durch die zahlreichen Schlaglöcher fährt.</p> <p>Darüber hinaus stören häufig auch Flugzeuge. obwohl die zuständige Stelle beim Wirtschaftsminister uns detailliert "bewiesen" hat, dass die Flugzeuge so hoch fliegen, dass wir sie gar nicht hören können. Das weckt ähnlich wie beim Straßenverkehr und dem Lärm, der von den Stahlwerken ausgeht, den Verdacht, dass die Grenzwerte nicht in ausreichendem Maße mit den Bedürfnissen der Menschen abgestimmt worden sind.</p> <p>Auf eine entsprechende Initiative (Petition) hin hat das Sozialressort sich bereit erklärt, für eine Senkung der Lärmgrenzwerte (Mittel) einzusetzen; ich konnte aber trotz einer Anfrage an den Petitionsausschuss nicht erfahren, ob und mit welchem Erfolg das geschehen ist.</p> <p>Insgesamt habe ich den Eindruck, dass bei der Entwicklung unserer Wirtschaft die Bedürfnisse der Menschen zu sehr den Interessen der Wirtschaft untergeordnet werden, was der Vorstellung von der "marktkonformen Demokratie" (A. Merkel), die in unserer politischen Klasse weit verbreitet zu sein scheint, durchaus entsprechen dürfte!</p> <p>Die Verkehrssituation an der Lesumbroker Landstr dürfte sich noch erheblich verschlechtern, wenn der Weserdeich erhöht und ein Düker erneuert wird.</p>
391	28779	Koggenstr., Bahnlinie (Personen und mehr noch Kohle transport)	Schienenlärm	<p>An diese Kurve müssen Schallschutzmauern. Bisher hat die NWB in dieser Kurve stetig und ausgiebig gebremst. Dadurch entsteht starkes Bremsenquitschen. Mit 2 Handyapps habe ich 85 DB gemessen. Gleiche werte verursacht der jetzt neue Kohletransport für das Kraftwerk Farge. Im Sommer auf der Terrasse sitzen ist so schon kaum möglich.....</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
392	0	Kirchweg	Straßenverkehrslärm	<p>Hoher Lärmpegel durch 1) hohes Verkehrsaufkommen, Autofahrer nehmen Kirchweg als Ergänzung zur 281 2) Tempo 50 dadurch begünstigt Raserei / ungeduldige Autofahrer 3) Kopfsteinpflaster</p> <p>Für Anwohner ist es sehr laut, 24 Std am Tag. Es kommt sehr oft zu brenzlichen Situationen, beim Überqueren der Strasse.</p> <p>Das Kopfsteinpflaster könnte durch Asphalt ersetzt werden, der relativ leise ist. Man könnte einen Zebrastreifen / Ampel / Fahrbahnverengung bauen lassen. Tempo 30.</p>
393	28717	Burgdammer Postweg	Schieneilärm	ich schlage hier eine Lärmschutzwand vor!
394	28197	Die gesamte Rablinghauser Landstraße rauf bis zur Endstation der Linie 24 und zurück	Straßenverkehrslärm	<p>Anscheinend sind viele auswärtige LKW Fahrer nicht ausreichend darüber informiert, dass sie die Stromer Strasse nicht befahren dürfen um in den Neustädter Hafen zu gelangen und so belasten sie die Rablinghauser Landstrasse stark, um am Ende zu wenden.</p> <p>Das Problem ließe sich vielleicht vorne in Woltmershausen am Tunnel schon lösen und den Verkehr dort schon auf die Simon Bolivar Strasse lenken.</p>
395	28213	Bremen, Kreuzung Crüsemannallee/Schwachhauser Ring	Straßenverkehrslärm	<p>Die Kreuzung Schwachhauser Ring/Crüsemannallee ist geschwindigkeitsmäßig auf 30 km reduziert. An diese Vorschrift hält sich kaum ein Verkehrsteilnehmer, insbesondere fahren LKW etc. mit unverminderter Geschwindigkeit über diese Kreuzung.</p> <p>M. E. ist der technische Zustand der Crüsemannallee in Verbindung mit den Straßenbahnschienen (Linie 8) und dem Schwachhauser Ring überholt. Es gibt sicherlich bessere Systeme ("Flüster-Anlagen"), die im Zuge der Sanierungsmaßnahmen Hartwigstraße installiert werden könnten.</p> <p>Ich bitte um Abstellung dieses Zustandes, der für die direkten Anwohner häufig - auch nachts - eine starke Lärmbelästigung darstellt. "</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
396	28213	Bremen, Kreuzung Crüsemannallee/Schwachhauser Ring	Straßenverkehrslärm	<p>Die Kreuzung Schwachhauser Ring/Crüsemannallee ist Geschwindigkeitsmäßig auf 30 km reduziert. An diese Vorschrift hält sich kaum ein Verkehrsteilnehmer, insbesondere fahren LKW etc. mit unverminderter Geschwindigkeit über diese Kreuzung.</p> <p>M. E. ist der technische Zustand der Crüsemannallee in Verbindung mit den Straßenbahnschienen (Linie 8) und dem Schwachhauser Ring überholt. Es gibt sicherlich bessere Systeme (Flüster-Anlagen), die im Zuge der Sanierungsmaßnahmen Hartwigstraße installiert werden könnten.</p> <p>Ich bitte um Abstellung dieses Zustandes, der für die direkten Anwohner häufig - auch nachts - eine starke Lärmbelästigung darstellt.</p>
397	28279	Karl-Marx-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Der Autobahnzubringer zur A1 in der unmittelbaren Nähe der Karl-Marx-Str. verursacht Tag und Nacht Lärm. Besonders stark wird der Lärm allerdings im Frühjahr und Sommer, wenn die Zeit der Motorräder beginnt. Die Strecke wird dann zur Rennstrecke für Motorräder, besonders, wenn die Geschwindigkeit kurzfristig hochgezogen wird. Eine Abhilfe wäre sehr schön, vor allem, weil wir durch den Zubringer zur A1, durch die Autobahn selber und den Fluglärm schon belastet genug sind.</p>
398	28203	Osterdeich	Straßenverkehrslärm	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung des Straßenbelages, insbesondere im Bereich Übergänge beim Verlegen der Fahrbahndecke (insb leere LKW machen hier einen Höllenlärm) - Einsatzfahrzeuge (insb Feuerwehr Löschen) fahren oft auch in verkehrsarmen Zeiten mit Sirene. Krankentransp und Polizei sind weitaus angepasster. Blaulicht reicht! - Geschwindigkeitskontrollen; viele Fahrzeuge fahren, besonders in verkehrsarmen Zeiten, viel zu schnell. - warum gibt es (tagsüber und Nachts) so viele LKWs auf dem Osterdeich? Änderungen bei der Durchfahrtsberechtigung/Navi-Leitung. - Der Auftrieb, insbe bei der Begleitung von Fans der Gäste-Mannschaften, ist lärmintensiv; neuerdings werden die Gäste mitunter in Bussen vom/zum Bahnhof begleitet, escortiert von Motorradstaffel, die mit Sirenen fahren). - Durch die Osterdeichsperrung vor bis nach dem Spiel staut sich der Verkehr und lärmt.
399	28219	Hemmstr.	Straßenverkehrslärm	<p>tempo 30, raser und lkw raus</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
400	28279	Auf den Leddern	Fluglärm	Frühe (ab 6.00Uhr) und sehr späte (ab 20 Uhr) Flugzeuge sind besonders problematisch. Dabei kommt für Habenhausen sehr oft (!!) beides zusammen, was auch regelmäßig bei Südwind oder gar Windstille zutrifft. Morgens: Start Richtung Osten und dann auch noch abends Landungen Richtung Westen. Dabei weht der Wind nicht regelmäßig morgens aus Osten und abends aus Westen! Die Belastungen durch Fluglärm sollten nicht so unglaublich häufig morgens und abends den gleichen Stadtteil treffen!
401	28259	Tideweg	Schienenlärm	Errichtung und Verlängerung der Lärmschutzwand gegen Bahnverkehrslärm.
402	28259	Tideweg	Straßenverkehrslärm	Im Tideweg Verkehrslärmelastung durch die B 75. Dauerbeschallung. Errichtung und Erweiterung der Lärmschutzwand, damit das Wohngebiet Mittelshuchting vor Verkehrslärm geschützt wird.
403	28777	Claus-von-Lübken-Str., Bahnschienen / Gewerbehallen	Schienenlärm	Durch die Klimaanlage der Gewerbehallen haben wir hier einen gewissen konstanten Grunddauerlärm (40-50 dBA). Durch die örtliche Besonderheit der großen Hallen, fällt der Schall durch den Bahnverkehr besonders laut zurück in das Wohngebiet. Bei einem halbstündigen Personennahverkehr war dies noch hinnehmbar. Besonders Laut sind der Güterzüge, hier werden Werte von über 80 dBA erreicht.
404	28217	Schifferstr.	Straßenverkehrslärm	Im Sommer stört es uns sehr, dass bereits morgens ab ca. 4:30 Uhr ein lauter LKW-Verkehr auf der parallel verlaufenden Hansestraße einsetzt. Vermutlich führt dieser Verkehr zum fehlplatzierten Großmarkt. Mittelfristig könnte eine nächtliche Tempolimitierung eine Linderung bringen, langfristig ist natürlich eine Umsiedelung des Großmarktes wünschenswert.
405	28277	Ludewigstr.	Fluglärm	Stundenlange Übungsflüge der Transall(Bundeswehr) direkt über Bremen und Flughafen belasten die Bürger mit Lärm und Umweltgifte.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
406	28215	Hamelner Str, Wohnumgebung nahe BSA Findorff	Schienenlärm	Zumindest subjektiv hat der Bahnlärm in den letzten Jahren im angegebenen Wohnbereich (Findorffer Bahnkurve nahe der BSA Findorff) massiv zugenommen. Vor allem scheint uns der wesentlich lautere Güterverkehr zugenommen zu haben und wir befürchten weitere Zunahmen - vielleicht auch durch den Ausbau und den erfreulichen Erfolg der nordwestdeutschen Häfen. Natürlich unterstütze ich die Verlagerung von Transporten auf die umweltfreundlichere Schiene, aber parallel muss natürlich auch der Lärmschutz der Bevölkerung weiter entwickelt werden. Wir (meine Familie, meine Nachbarn und ich) halten daher eine Verlängerung der Lärmschutzwand im gesamten Bereich von der Münchener Straße bis zum Utbremer Kreisel für dringend erforderlich. Bedenken Sie bitte, dass wir keine Grabesstille wollen - wir wohnen ja nahe der gut frequentierten BSA Findorff. Aber ein Güterverkehrszug mit schleifenden Rädern in der Findorffer Kurve, z.T. mitten in der Nacht, ist natürlich eine ganz andere Belastung als das übliche erwünschte Treiben zu Tageszeiten auf der BSA und dem benachbarten Spielplatz.
407	28357	Bürgermeister-Kaisen-Allee	Straßenverkehrslärm	Die Bgm.-Kaisen-Allee ist über die Jahre zu einer stark befahrenen Straße geworden, und zwar aus verschiedenen Gründen: 1) Morgens wird hier der Stau auf dem Langen Jammer in Richtung Autobahnzubringer Horn-Lehe umfahren. 2) Aus Oberneuland kommend umgehen viele Autofahrer durch den Upper Borg und die Bgm.-Kaisen-Allee die lange rote Ampel am Ende des Lehester Deiches, um rechts in die Lilienthaler Allee abzubiegen. 3) Der für dieses Wohngebiet völlig überdimensionierte Bus (Linie 31), der hier nur in sehr geringem Umfang genutzt wird, erhöht den Lärmpegel immens. Zumindest der Schleichverkehr sollte durch geeignete Maßnahmen verringert werden, z.B. durch eine Einbahnstraßenregelung auf dem ca. 20m langen Stück der Bgm.Kaisen-Allee kurz vor der Einmündung zum Upper Borg, oder am besten durch eine Schließung dieser Einmündung durch Poller etc.
408	28359	Vorkampsweg	Straßenverkehrslärm	1. A27 Bei nördlichen und östlichen Winden (bei Hochdruckeinfluß Standard) ist die Autobahn extrem zu hören. Zum Einen wegen der fehlenden Lärmschutzwand westlich der Abfahrt Universität und an der Abfahrt selbst sowie der mangelnden Höhe und der fehlenden Abknickung an den bestehenden Wänden. Zum Anderen weil der Lärm sich an den parallel verlaufenden Häuserreihen bricht und so auf der Südseite doppelt zu hören ist. Lösung: Lärmschutzwände erhöhen und ergänzen, Lärmmessungen bei entsprechenden Windrichtungen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>2. Motorradlärm zwischen Parkallee und Lilienthaler Heerstraße bzw. Autobahn. Mit steigenden Temperaturen im Frühling nutzen Motorradfahrer die o.a. Achse (diese Strecke ist vermutet aber die einzige logische Erklärung! Der Lärm ist seit Jahren vorhanden und belastend). Zwischen den einzelnen Ampeln wird der Motor massiv hochgezogen, dann vor der Ampel wieder tuckernd runtergefahren und das zimal. Die Frequenz ist absolut unerträglich und trägt extrem weit, selbst bei geschlossenen Fenstern ist es noch unangenehm. Leider ist der \Betrieb\" aber besonders hoch bei schönem Wetter - wenn man einen \"ruhigen\" Feierabend draußen genießen möchte. Teilweise dauert dieser Lärm so an und ist so kontinuierlich in seinem Auf und Ab, dass schon mehrfach vermutet wurde, die Motorradfahrer \"testen\" ihre Kurvengängigkeit am Autobahnkleblatt Universität.</p> <p>Lösung: Dauerhafte, massive und sichtbare Geschwindigkeitskontrollen zwischen den Ampeln; Lärmemissionen von Motorrädern gesetzlich reduzieren; Kontrollen am Kleeblatt; alternative Strecke mit weniger Ampeln????"</p>
409	28307	Hemslinger Weg	Schienenlärm	<p>Erhebliche Lärmbelästigung durch die neue Umsteiganlage Bahnhof Mahndorf (anfahrende Busse, parkende Autos, Türenschnagen, lärmende Jugendliche in den späten Abendstunden, quietschende Straßenbahnen), lauter Güterverkehr auf beiden Bahnstrecken. Der "Lärmschutzwall" zum Hemslinger Weg verfehlt mittlerweile seinen Zweck, da zu niedrig. Eine Schallschutzwand an den Gleisanlagen der DB sucht man vergeblich, obwohl notwendig. Gespräche im Garten oder bei offenem Fenster bei einem vorbeifahrenden Güterzug sind manchmal fast unmöglich.</p>
410	28757	Georg-Gleistein-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Einführung eines Einbahnstraßen Prinzip Aumunder - Feldstraße : Richtung A Georg-Gleistein-Str. : Richtung B Dadurch würde die Lärmbelastung/Emissionen verringert</p> <p>Grund: Durch zusätzliche Buslinien, sowie vermehrter Schienenverkehr (Nordwestbahn, Kohlenzüge) kommt es im Bereich der Kreuzung Georg-Gleistein-Str./ Hammersbeckerstraße im Zeitraum 7.00- 10.00h , 12.00-14.30h, 16.00-19.30h zu einem hohen Verkehrsaufkommen. Heruntergelassene Eisenbahnschranken verursachen Staus die aus meiner Sicht reduzierbar sind. Die Querverbindungen Rabenfeld, Bramheide, Zollstrasse Aumunder Heerweg bleiben in beiden Richtungen befahrbar.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
411	28199	Hermann-Heye-Straße, Werderstraße/Herrlichkeit	Straßenverkehrslärm	Die Straßen Werderstraße und Herrlichkeit sind durch die neue Bebauung um das Wasserwerk und durch Kleingartenbewohner stark befahren. Durch das Kopfsteinpflaster, welches zudem extrem uneben ist, und der nicht Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung (insbesondere Nachts) entsteht sehr viel Lärm. Daher wäre mein Vorschlag, die Straßen zu asphaltieren und für die Werderstraße eine Verkehrsberuhigung einzuführen. Der positive Effekt einer Asphaltierung konnten wir durch die Erneuerung der Tiefer erfahren. Hier wurde der Lärmpegel, der über die Weser getragen wird, stark reduziert und ist inzwischen kaum wahrnehmbar.
412	28277	Dreyer Str. Kattenescher Weg	Straßenverkehrslärm	Auch wir wünschen uns eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für unser Wohngebiet. Außerdem wäre ein Durchfahrverbot für schwere LKW wünschenswert, Warum an Sonn-und Feiertagen die BSAG mit großen Gelenkbussen durch Kattenesch fahren muss, ist für uns nicht nachvollziehbar.
413	28307	Bin Tegelplatz	Schienenlärm	Wir haben hier nicht nur Schienenlärm, sondern auch die Autobahn. Vorschlag für beide Lärmschutzwände
414	28717	Straße \Am Bahnhof St. Magnus\" von Lesumer Heerstr. bis Bahnhof"	Straßenverkehrslärm	Die Straße Am Bahnhof St. Magnus hat bis zum Bahnhof ein Kopfsteinpflaster. Dadurch erzeugt der starke Fahrzeugverkehr erheblichen Lärm. Die Straße wird als Durchgangsstraße benutzt. Die Geschwindigkeit von 30 km/h wird häufig nicht eingehalten. Vorschlag: a) asphaltieren oder soweit nicht möglich b) Einbau von 1 oder 2 Hochpflasterungen Soweit beides nicht möglich: Geschwindigkeitskontrollen.
415	28277	Kattenturmer Heerstr.	Straßenverkehrslärm	Seit in der Kattenturmer Heerstr. am Werktag Tempo 30 gilt, ist der Lärmpegel zumindest in dem Bereich Höhe Kattenescher Weg bis Höhe Theodor-Billroth-Str. sehr stark angestiegen. Dazu kommt das es gerade am Samstag aberwitzige Überholmanöver von Verkehrsteilnehmern gibt, die der Meinung sind das Tempo 30 am Werktag nicht für den Samstag gilt. Diese überholen dann Fahrzeuge die sich an Tempo 30 halten und gefährden dadurch oft auch andere Verkehrsteilnehmer. Dazu ist ein neues Phänomen aufgetreten. Die Kattenturmer Heerstr. ist der Hauptzufahrtsweg für die Rettungsfahrzeuge der Krankenhauses links der Weser sowie für Polizei und Feuerwehr im Falle eines Unfalls auf der A1. Die Ampelschaltung ist dem Tempo 30 angepasst worden. Dadurch dass die Geschwindigkeit regelmäßig überschritten wird, kommt es zu noch mehr Stau als sonst. Dadurch müssen die Rettungsfahrzeuge immer öfter das Martinshorn benutzen, was zu einer erheblichen Mehrbelastung in der Kattenturmer Heerstr. geführt hat. Wünschenswert sind zumindest mehr Verkehrskontrollen im

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				unteren Bereich der Kattenturmer Heerstr. Besser wäre aber tatsächlich hier über ein LKW-Verbot nachzudenken um diese Straße nachhaltig von Verkehr zu entlasten, um somit zum einen die Stausituation zu verbessern und damit auch - neben dem Lärmschutz - die Emissionen zu begrenzen.
416	28777	Farger Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Leider hat man es (aus Kostengründen?) versäumt die B74n über die Farger Str. hinaus zur Wilhelmshavener Str. zu verlängern. Dies führt dazu, dass jeglicher Verkehr Richtung Fähre, Kraftwerk sowie Reikum und Neuenkirchen über dieses Teilstück der Farger Str. mit Wohnbebauung geführt wird mit dem entsprechenden Lärm.</p> <p>Vorschlag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die B74n wie ursprünglich geplant verlängern in Richtung Wilhelmshavener Straße. 2. Häufige Tempokontrollen und verkehrsberuhigende Maßnahmen durchführen. Evtl. Tempobegrenzung.
417	28195	Hochstraßenbrücke Stephani	Straßenverkehrslärm	Die Brücke benötigt eine Lärmschutzwand zur Wohnbebauung hin. Auch sollte die Schwelle verkleinert werden; nachts ist jedes Auto zu hören, das darüber fährt.
418	28195	Verkehrslärm Eisenbahn und Hochstraße Stephani	Schienenlärm	<p>Die Brücke ist dringend zu entdröhnen. Jeder Güterzug ist unerträglich laut. Es rumpelt durch Schallschutzfenster hindurch.</p> <p>Wie soll es nur werden, wenn nun zusätzlich Wohnhäuser auf dem bisherigen Schulgelände Vor Stephanitor errichtet werden?</p>
419	28207	Suhrfelstr., GBT von Bennisenstr. bis Osterdeich	Straßenverkehrslärm	An der GBT gibt es nur eine Schammauer als sogenannte Lärmschutzwand. Der alltägliche und gewollte Straßenlärm vom Senat trifft die Vorder- und Rückseite aller Häuser an der o.g., Trasse. Bei Sperrung der Staderstr. ist hier Dauerstau und Krach angesagt. Retungswagen fahren auch nachts bei leerer Straße mit Martinshorn, verstärkt auch durch Kompressorfanfare über die GBT. Eine Erhöhung der Schammauer auf Dachfirsthöhe ist zwingend erforderlich!!

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
420	28357	Bürgermeister-Kaisen-Allee gesamt	Straßenverkehrslärm	<p>Die Bürgermeister-Kaisen-Allee ist stark von Schleichverkehr belastet, der über die Bürgermeister-Kaisen-Allee und anschließend den Upper Borg morgens die Borgfelder Heerstraße umgeht, um danach über Oberneuland die A 27 zu erreichen.</p> <p>Ca. 80 % aller Fahrer halten sich dabei nicht an Tempo 30 und fahren viel zu schnell. Das Schleichverkehrsaufkommen hat stetig und stark zugenommen - Tendenz steigend! Das kleine Übergangsstück der Bürgermeister-Kaisen-Allee zum Upper Borg ist für diese Masse an Schleichverkehr nicht ausgelegt. Täglich werden hier Kinder auf ihrem Schulweg durch die vielen und rücksichtslosen PKW-Fahrer gefährdet. Zusätzlich werden die Anwohner dem dabei entstehenden Lärm ausgesetzt. Sinnvoll ist hier - wie es auch von einem Verkehrsplanungsbüro als Lösung bereits vorgeschlagen wurde - das hintere kleine Stück der Bürgermeister-Kaisen-Allee zur Einbahnstraße zu machen. Und das bevor die Untertunnelung in Oberneuland das Schleichen über diese Strecke noch attraktiver macht!</p> <p>Zusätzlich müssen unbedingt verkehrsberuhigende Maßnahmen auf dem hinteren Stück der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe des dort gelagerten Kindergartens erfolgen. Hier kommt es durch die Raser jeden Tag zu großen Gefährdungen der Kindergarten- und Schulkinder. Durch die Raserei wird dabei stark Lärm erzeugt. Insgesamt kann man die Bürgermeister-Kaisen-Allee stärker optisch als Strecke mit Tempo 30 kennzeichnen.</p> <p>Weitere große Lärmquelle ist der Übergang von Asphalt auf Beton an der Bushaltestelle an der Bürgermeister-Kaisen-Allee in Höhe der Anwohner der 150er Nummern in Richtung Upper Borg. Der Übergang ist durch die Belastung der vielen PKW und des nun dort fahrenden großen Busses kaputt. Im Beton hat sich direkt hinter der Asphaltstrecke eine Kuhle über die ganze Fahrbahn gebildet, die bei Überfahrt aller PKW und des Busses ein starkes und unangenehmes Doppelknallgeräusch in die Häuser der Anwohner überträgt. Dieser Übergang sollte unbedingt saniert werden. Das Ausbessern hilft hier nicht!</p> <p>Die für Borgfeld vollkommen überdimensionierte BusL 31 ist eine starke Lärmquelle. Ca. 70 Mal täglich fährt hier der Bus mit maximal 2 Fahrgästen - meistens leer! Hier sollte ein der Auslastung entsprechender Bus (wie früher) mit einer für Borgfeld sinnvollen Streckenführung eingesetzt werden. Zumindest in der Nebenzeit, sollte der zur Zeit eingesetzte Bus nicht Am Upper Borg sondern an der Borgfelder Heerstraße enden.</p> <p>Danke und Grüße aus der mittlerweile leider lauten Bürgemeister-Kaisen-Allee</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
421	28307	Hermann-Osterloh-Str.	Fluglärm	Konsequenterer Durchsetzung des Nachtflug Verbotes. In Addition mit dem Schienenlärm ist es oft unerträglich.
422	28307	Hermann-Osterloh-Str.	Schienenlärm	<p>Verbesserung des Lärmschutzes. Der existierende Lärmschutzwall hinter den Häusern ist ein Witz. Der Lärmschutzeffekt ist minimal. Besonders Nachts ist es unmöglich, mit offenem Fenster zu schlafen, denn die Geräusche durch bremsende- und wiederanfahrende Züge sind so laut, das ungestörtes Durchschlafen nicht möglich ist. Mit den bekannten negativen Folgen für die Gesundheit.</p> <p>Auch hier lade ich sie herzlich zu einem Ortstermin ein.</p>
423	28307	Hermann-Osterloh-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der Hermann-Osterloh-Str. für Kfz auf 30km/h. Ausnahme nur für den Busverkehr.</p> <p>Mehr Geschwindigkeitskontrollen, denn die Straße ist zur Rennstrecke für Motorräder und PKW geworden, besonders ab Frühjahr.</p> <p>Erhoffter Effekt: Weniger Straßenlärm, besonders in den Abendstunden, sowie mehr Sicherheit für die die Straße überquerende Schul- und Kindergartenkinder sowie ältere Mitbürger.</p> <p>In meiner Funktion als Beiratsmitglied der Wohnanlage Hermann-Osterloh-Str. lade ich sie herzlich ein, sich vor Ort ein Bild zu machen.</p>
424	28719	Hinterm Grambker Dorfe, Bahnstrecke Bremen - Burg / Höhe Grambke	Schienenlärm	<p>Geplante Lärmschutzwand mit Baulücke auf ca. 150 Meter auf Südseite zwischen Bahnübergang Grambker Dorfstraße und Firma Gottwald (In den Freuen).</p> <p>Diese Fehlplanung aus Kostengründen muss dringend korrigiert werden, das wir als Käufer von Wohneigentum aus den 80er Jahren (lt. Gesetz nach 1974) keine Menschen zweiter Klasse sind und genauso von dem zunehmenden Bahnlärm betroffen sind wie Bewohner älterer Gebäude. Außerdem tritt bei Lücken der Lärm plötzlich auf und wird von der rückwärtigen Wand zusätzlich zu unserer Seite reflektiert.</p> <p>Diese Änderung sollte übrigens für alle geplanten Lärmschutzwandlücken gelten.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
425	28329	Kreuzung Bürgermeister-Spitta-Allee/August Bebel-Allee	Straßenverkehrslärm	<p>Wir wohnen direkt an der Kreuzung Bürgermeister-Spitta-Allee/August-Bebel-Allee. Der Verkehrslärm zwingt uns oft den schönen Balkon zu meiden und die Fenster zu schließen.</p> <p>Täglich von Früh bis spät sind folgende negative Punkte zu beklagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - an allen 3 Fahrtrichtungsampeln wird sofort gehupt, wenn der Vordermann nicht gleich losfährt !! Ev. Abhilfe durch je ein Schild "Bitte nicht Hupen, die Anwohner sagen danke!" - wenn der starke Verkehr es zulässt, werden die Geschwindigkeiten von 50 km/h auf der Bürgermeister-Spitta-Allee in beiden Richtungen stark überschritten. Abhilfe: Radarmessung stationär oder sporadisch. - Radfahrer missachten sehr oft die rote Ampel an der Fahrspur August-Bebel-Allee/Bürgermeister-Spitta-Allee Abhilfe: Polizeikontrollen
426	28199	Lahnstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Nachts ist es ruhig in der Straße. Man kann bei offenem Fenster schlafen, wenn man nicht besonders empfindlich ist. Was mich dann doch weckt sind Zweitakter, die mit unangemessen starker Geräuschentwicklung durch die Straße knattern und Autos, die mit gefühlten 120 km/h durch die Straße sausen. Die Autos sind meist so zwischen 2 und 5 Uhr morgens unterwegs, die Knatterbüchsen zu allen Zeiten.</p> <p>Es wäre klasse, wenn das unterbunden werden könnte.</p> <p>Einen guten Vorschlag habe ich nicht, denn mehr 30 km/h ist eh nicht erlaubt und Zweitakter generell zu verbieten (Gestank) ist politisch wohl nicht durchsetzbar. Vielleicht könnte man E-Bikes tüchtig subventionieren, wenn dafür ein Zweitakter in die Presse geht, wie damals bei der Abwrackprämie.</p>
427	28832	Achim, Bollener Landstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Die A1 ist hier recht laut, da es auf diesem Abschnitt keine Lärmschutzwände gibt. Im Sommer ist es teilweise unangenehm, bei geöffneten Fenstern zu schlafen.</p>
428	28357	Bgm.-Kaisen-Allee, zwischen Upper Borg u Hans-Mohrmann-Str	Straßenverkehrslärm	<p>Der Bereich ist durch Schleichverkehr belastet. In Stoßzeiten 4-5 Fahrzeuge pro Minute, in Nebenzeiten 2-3. Es handelt sich um eine einspurige ehemalige Spielstraße ohne Radweg. Die PKW fahren auf dem kurzen Stück in niedrigem Gang mit hoher Drehzahl, da sich das Hochschalten nicht lohnt. Das ist sehr laut. Ganz abgesehen von der Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Vorschlag: Sperrung oder Einbahnstraße.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
429	28195	Baumwollbörse, Wachtstr.	Industrielärm	Handwerker im Flur
430	28329	Bürgermeister-Spitta-Allee	Straßenverkehrslärm	Die Bürgermeister-Spitta-Allee ist in beide Fahrtrichtungen von Schwerlastkraftwagen über Pkw's bis zu Motorradfahrern zu einer Rennstrecke geworden. Besonders seit der Sperrung der Schwachhauser Heerstraße. stadteinwärts werden auf der linken Fahrspur Geschwindigkeiten von weit über 50 km/h gefahren, um dann noch kurz vor der Kreuzung auf die rechte Fahrspur zu wechseln. Motorradfahrer fahren an der Kreuzung Bgm.-Spitta-Allee/August-Bebel-Allee auf dem Hinterreifen los.
431	28759	Beim Sonnenhof, Hauptstraße Unter den Linden	Straßenverkehrslärm	<p>Die Straße Unter den Linden ist eine vielbefahrene Strecke und wird von LKW, Bussen und PKW genutzt. Tagsüber ist der gefühlte Lärm erheblich. Dabei gibt es besonders zwei Probleme: Anfahrende Gelenkbusse an der Haltestelle Tannenhof sind besonders laut. Diese fahren tagsüber im 10 Minutentakt. Das ist prinzipiell auch gut so, aber wir Sehnen uns nach leiseren Motoren, bspw. Elektromotoren, auch für diese Art von Bussen. Diese Busse fahren auch bis in die Nacht hinein, so dass ein Öffnen der Schlafzimmerfenster nicht möglich ist. Besonders Laute Busse sorgen für Gläserklirren in den Schränken oder für Ein Vibrieren der Fenster, obwohl wir nicht direkt an der Hauptstraße stehen.</p> <p>In den Nachtstunden oder wenn es tatsächlich einmal ruhiger auf der Straße wird (generell ab ca. 21/22 Uhr), dann wird die Straße aufgrund ihrer geraden Führung als Rennstrecke missbraucht. Autos und vor allem Motorräder haben dann einen besonders hohen Lärmpegel. Es ist nicht selten, dass Autos mit quietschenden Reifen beim Anfahren gehört werden können. Es ist also nicht einfach nur ein wenig zu schnell, sondern ein Ausreizen der Möglichkeiten des Autos!</p> <p>Wir würden es begrüßen, wenn an dieser Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h herrschen würde. Dies sorgt nicht nur für einen besseren Lärmpegel insgesamt, sondern würde auch für mehr Sicherheit sorgen. An dieser Straße, gerade im Bereich St. Magnus, gibt es Kindergärten, eine Grundschule, eine Kirche und einige Klonläden. Die Straße wird daher häufig überquert. In anderen Städten, wie Berlin oder Hamburg, gilt an solchen Stellen eine reduzierte Geschwindigkeit, warum nicht in Bremen?</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
432	28759	Bruno-Bürgel-Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Ich habe mir im Jahr 2009 bereits an meinen Haus in den oberen Bereich Schallschutzfenster einbauen lassen einen Zuschuss habe ich derzeit nicht erhalten.</p> <p>Seitdem die Straße an der Brücke (Steingut Gelände) begradigt worden ist, wird hier nur noch mit Vollgas gefahren, egal von welcher Richtung. An dem Wagen von meinen Lebensgefährten wurde bereits vier mal der Spiegel abgefahren.</p> <p>Auf die Anfrage hin, ob man in der Bruno-Bürgel Str. mal Blitzen oder Lasern könnte, passierte nichts. Ich habe dann auch noch die Abwasserkanäle vor meinen Wohnzimmerfenster, was dann noch zusätzlich Lärm verursacht.</p> <p>Besonders in der Zeit zwischen 6:00 und 9:00 Uhr morgens und von 16:00 Uhr bis 21:00 Uhr ist das Verkehrsaufkommen besonders hoch und laut. Mit offenen Fenster schlafen ist überhaupt nicht möglich.</p> <p>Ich bitte Sie zu prüfen ob man um den Lärmpegel zu drosseln eine Zone 30 von der Straße macht oder Schwellen, versetzte Poller. Über eine Rückmeldung würde ich mich freuen.</p>
433	28279	Arster Landstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Die Lärmbelastung durch die BAB A1 und Zubringer Arsten ist in den letzten Jahren unerträglich geworden; sowohl am Tag als auch in der Nacht, insbesondere bei östl. Windlagen.</p> <p>Künftig soll auf Grund des Ergebnisses des "runden Tisches (A281)" auch noch der Verkehr der A281 den Zubringer Arsten zusätzlich belasten!</p> <p>Um eine spürbare Lärmentlastung und eine verbesserte Lebensqualität in unserem Ortsteil zu erreichen, ist es m.E. unerlässlich, neben der BAB A1 zwischen AS-Hemelingen und AS-Arsten eine vollabsorbierende Lärmschutzwand zu errichten und den Lärmschutz entlang des BAB-Zubringers Arsten zu verbessern.</p>
434	28215	Goesselstr., Finndorfftunnel und Finndorffstr. Richtung Bürgerpark	Straßenverkehrslärm	<p>Die Feuerwehr, die Notärzte und die "Peterwagen" im Einsatz fahren fast ausnahmslos mit Martinshorn durch den Findorfftunnel und verstärken den Verkehrslärm mehr als unbedingt nötig.</p> <p>Seit der neuen Wachstuben-Verlegung der Polizei vom Findorff weg ist der Martinshornlärm stärker geworden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
435	28215	Nelly-Sachs-Str, Neckarstr	Straßenverkehrslärm	<p>Seit Jahren versuche ich einen besseren Lärmschutz für meine Mieter in der Neckarstraße einzufordern. Viele Schreiben an die Ämter fruchteten leider nicht.</p> <p>Mein Vorschlag: Die Lärmschutzwand um ein Element erhöhen! Somit sind die Bewohner in den oberen Etagen vom direkten Lärm mehr geschützt.</p> <p>Ich habe auch schon darüber nachgedacht, in meinem Garten drei Pappel zu pflanzen, so wäre im Sommer der Lärmschutz gesichert.</p> <p>Bitte schauen Sie sich die Situation an, und helfen Sie mir für die Bewohner der Häuser, die direkt an der Oldenburger-Str. liegen, eine erträgliche Lösung zu finden.</p>
436	28719	Am Lesumdeich, Eisenbahnbrücke Burg	Schienenlärm	<p>Die positive Wirkung angekündigter Lärmschutz-Maßnahmen an der Bahnstrecke im Abschnitt Burg-Lesum/Grambke wird in einem Radius von mindestens 500 m rund um die Burger Eisenbahnbrücke verpuffen, solange nicht auch die (zumindest) lärmtechnisch marode Brückenkonstruktion saniert wird.</p> <p>Der Resonanzkörper der Brücke erzeugt bei jedem der täglich zahlreichen, sehr langen Güterzüge einen Höllenlärm. Ruhe auf dem Balkon oder im Garten, geschweige denn durchgehender Schlaf ist praktisch unmöglich. Selbst "Gewöhnung" tritt angesichts des drastisch hohen und abrupt auftretenden Lärmpegels in weitem Umkreis nicht ein.</p>
437	28307	Olbersstraße	Straßenverkehrslärm	<p>Auf allen - auch bisherigen - Lärmkarten ist der Lärm der Autobahn A 1 im Bereich Arbergen zwischen Mahndorf und Hemelingen mit den höchsten db(A) - Werten Bremens verzeichnet. Die neue, höhere Lärmschutzwand schützt zwar den vorderen Ortsteil von Arbergen (Stackkamp - Siedlung), der Kernbereich Arbergens in Höhe der Olbersstraße - und damit der der Autobahn am nächsten gelegene Wohnbereich! - wird nur unzureichend gegen Lärm geschützt. Dabei ist genau dieser Bereich dem Lärm mehrfach ausgesetzt! Die Güterverkehrs-Umgehungsstrecke der Eisenbahn belastet dieses Gebiet zusätzlich zunehmend mehr. Diese auf einem Hochbahnkörper gelegene Strecke bringt zusätzlichen Lärm in diese Region. Hinzu kommt, dass sie exakt auf dieser Strecke über zwei Brücken (Autobahn und Marschzuwegung) führt, die beide in offener Bauweise (d.h. von unten ist der Gleiskörper frei einsehbar!) gestaltet sind. Beim Überrollen dieser etwa 300m voneinander gelegenen Brücken lässt den Bahnlärm durch erheblich höhere Schwingungen deutlich wahrnehmbar anschwellen. Wenn man sich zudem dieses gesamte Gebiet betrachtet, wirkt die Landschaftsform gebildet aus dem Hochbahnkörper und der Rampe für die Zufahrt in die Marsch wie ein riesiger Schalltrichter, der Autobahn- und Eisenbahnlärm nicht nur bei der vorwiegenden Windrichtung aus Süd - Westen enorm verstärkt.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				<p>Das bedeutet, dass der tatsächliche Lärm weitaus höher liegt, als im Lärmkatasters ausgewiesen ist, da ja die Erhebung rechnerisch ermittelt wird und somit besondere Bedingungen nicht umfassen kann.</p> <p>Der nächtliche Lärm wird zudem laufend stärker, da der Autobahnverkehr nachts kaum geringer wird, der Eisenbahnlärm aber besonders nachts schon jetzt enorm zugenommen hat - kaum auszudenken, wie sich der Nachtverkehr durch die Güterzüge steigern wird, wenn der Verkehr von Wilhelmshaven eingebunden wird.</p> <p>Arbergen ist vom Lärm förmlich umzingelt; im Süden von der Güterbahn und der Autobahn, von Norden von der Eibenbahnstrecke nach Hannover und von oben durch den Landeverkehr des Flughafens und leider auch immer wieder von fälschlich startendem Flugverkehr.</p> <p>Es wird höchste Zeit, dass die Bevölkerung dieses Ortsteil gegen alle Lärmreinflüsse geschützt wird!</p>
438	0	Weholder Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Seit Ikea, Outletcenter& Co., der verlängerten Ampelphase am Kattenescher Weg/Kattenturmer Heerstr. sowie des Tempolimits an der Kattenturmer Heerstr., ist das Verkehrsaufkommen und der daraus resultierende Lärm an der Alfred-Faust-Str. /Dreyer Str. unerträglich geworden. Es ist ein Schleichweg für die Autofahrer aus den benachbarten Orten aus Niedersachsen und für Lkwfahrer.</p> <p>Wir bitten um Tempo 30 auf der gesamten Alfred-Faust-Str. sowie um eine deutlich längere Ampelphase am Kattenescher Weg in Richtung Brinkum, damit der Schleichweg nicht mehr so attraktiv ist und stattdessen die Autobahn genutzt wird.</p>
439	2805	Am Hulsberg	andere Lärmquelle	<p>An dieser Stelle befindet sich ein REWE Markt. Nach einem Umbau und Vergrößerung vor einigen Jahren ist die Lagerfläche zu klein und das Lager wurde tagsüber auf den Hof verlegt, zusätzlich wurden "Lagercontainer" aufgestellt. Seit dieser Zeit waren wir erheblichen Lärmbelästigungen ausgesetzt (Anlieferung, Be- und Entpacken der "Lagercontainer", ständiges Bewegen der Palettschieber und Rollwagen, ständiges Bewegen des Leergutes etc.) Tagsüber konnte man die Fenster zur Hofseite nicht öffnen.</p> <p>Wir haben monatelang versucht, Hilfe zu erhalten oder zumindest Auskünfte, ob die Nutzung des Hofes als Lager überhaupt zulässig sei. Größtenteils wurden wir ignoriert, dann erhielten wir die Antwort, dass wir als Miteigentümer des Grundstücks "lärmrechtlich" keine Nachbarn seien, mit dem Rat, zivilrechtlich gegen den Lärmverursacher vorzugehen. Wir wollten ja zivilrechtlich dagegen vorgehen, dazu benötigten wir aber die Auskünfte, ob die Nutzung baurechtlich überhaupt zulässig sei. Diese sind uns trotz intensiver Nachfragen nicht erteilt worden.</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				Nachdem wir monatelang ignoriert worden sind, haben wir haben die Konsequenzen gezogen und sind im März nach Niedersachsen gezogen. Somit hat Bremen zwei gute Steuerzahler verloren. Schade, ich war immer gerne Bremerin.
440	28355	Ehmckstraße zwischen Marcusallee und A27	Straßenverkehrslärm	Der Erdwall ist in fast 40 Jahren abgesackt. Ich kann die Autos auf der A27 vom Balkon aus sehen. Ich wünschte mir dringend einen neuen wirksamen Lärmschutz, um auch den Balkon nützen zu können. Auf der Marcusallee sollte die Geschwindigkeit überprüft werden. Die meisten Fahrzeuge sind bedeutend schneller als mit 50kmh unterwegs
441	0	Bahnhof Mahndorf bis Thalenhorststrasse	Schienenlärm	Lärmschutzwände einziehen
442	28279	Okeler Strasse	Fluglärm	Flugroute bei startenden Maschinen in Richtung Grolland und dann rechts in Richtung Hafen abbiegend. Dadurch geringere Belastung in Habenhausen und Hemelingen. Durch frühzeitiges Abbiegen in Richtung Hafen wird auch der Lärm in Huchting reduziert. Ein ändern der Flugroute Richtung Nord-Ost sollte erst in Größere Höhe erfolgen um Lärmeinfluss in dicht besiedelten Gebieten zu vermeiden. Weitere Maßnahme kann ein Flugverbot zwischen 22 Uhr und 7 Uhr sein. Dadurch würden bei Beibehaltung der heutigen Flugrouten die Anwohner in betroffenen Gebieten wenigstens in der Nachtruhe geschuetzt. Das Zeitfenster soll auch insbesondere Ruecksicht auf Kinder und ältere Mitbürger nehmen.
443	28307	Bereich Glühmoor, Bahnlinie in Mahndorf	Schienenlärm	Man müsste Lärmschutzwände einziehen vom Bahnhof Mahndorf bis ca. Uphusen.
444	0	Bi'n Tegelplatz	Fluglärm	Fluglärm, das Drehkreuz wieder verändern in den ehemaligen Zustand. Schienenlärm, Schallschutzmauer so würde auch der Lärm von der Autobahn A1, die verbreitert wurde, aber die Höhe der bestehenden Schallschutzwand nicht mehr ausreicht, so dass diese bestehende Lärmbelästigung verringert bzw. ausgeschaltet wäre.
445	28203	Feldstraße und Umgebung	Fluglärm	Die Zahl der Hubschraubereinsätze am Krankenhaus Mitte hat sich in den letzten Jahren enorm erhöht. Gerade bei schönem Wetter sind besonders viele Einsätze zu vermerken (Ein Schelm, wer Böses dabei denkt). Leider werden nur selten Notfallpatienten transportiert. Meistens fliegt nur ein Arzt zu einem Patienten im Stadtgebiet. Eine PKW-Fahrt dürfte daher meist genauso schnell sein. Allerdings ist der Umsatz und Gewinn einer PKW-Fahrt geringer. Es liegt die Vermutung nahe, dass hier auf Kosten der Anwohner (und Versicherten) Umsätze in die Höhe getrieben werden sollen. Das ist nicht hinnehmbar!

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				Bitte überprüfen Sie die wahre Notwendigkeit der Hubschraubereinsätze und dämmen Sie sie ein. Es sollten alternative Flugrouten zum/vom Krankenhaus Mitte geschaffen werden, damit nicht der gesamte Flugverkehr über den Bereich Feldstraße geführt wird.
446	28279	Okeler Straße	Straßenverkehrslärm	Hoher Lärmpegel durch die Autobahn A1. Insbesondere bei Windstille und Ostwind. Verbesserung durch Lärmschutz an der Weserbrücke A1 oder Tempolimit zwischen den Autobahnausfahrten Hemelingen und Arsten.
447	28203	Bismarckstraße	Straßenverkehrslärm	Die Anzahl der Krankentransporte hat sich in den letzten Jahren vertausendfacht, wenn man nach der Anzahl der Martinshorneinsätze geht. Zudem sind die Martinshörner bei modernen Rettungswagen und Polizeifahrzeugen erheblich lauter geworden. In der Wohnstraße Bismarckstraße (Tempo 30!) sollten generell keine Martinshorneinsätze erlaubt sein. Ferner sollten Alternativrouten für diese lärmträchtigen Fahrten verwendet werden.
448	28876	Ginsterweg, Oyten	Straßenverkehrslärm	Beidseitige Lärmschutzerweiterung bzw. Lärmschutzkomplettierung zwischen der Abfahrt Oberneuland und Sebaldsbrück zum Schutz des Naherholungsgebietes Hodenberger Deich und zum Schutz der niedersächsischen Nachbarn. (Bei Ostwind mehr als 70db an der Position)
449	28359	Riensberger Straße	Straßenverkehrslärm	Befahren der Riensberger Straße nur für Anlieger, damit der "Abkürzungsverkehr" unterbunden wird
450	28279	Christian-Seebade-Straße	Straßenverkehrslärm	Starker Lärm von der Autobahn A1 und dem Zubringer Bremen-Arsten, so dass man an vielen Tagen nicht auf der Terrasse sitzen oder das Fenster öffnen kann. Vorschlag: Realisierung von Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn A1 und am Zubringer Arsten wie z.B. Lärmschutzwände, Flüsterasphalt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h. Eine Lärmschutzmaßnahme auf der Weserbrücke der Autobahn A1 ist ebenfalls notwendig, da dort durch die Überquerung der vielen LKW's und PKW's starke Schallwellen entstehen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
451	28207	Goslarer Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Dort, wo die Georg-Bitter-Straße und die Fährstraße die Straßenbahnschienen kreuzen (Hohwisch, Hastedter Heerstraße) gibt es allerhand klappernden Lärm. Dieser wird verursacht durch eine starke Kluft zwischen den Schienen und dem angrenzenden Straßenbelag. Dort entstehen auch starke Stöße, die sich ins Gleisbett und Straßenbett fortsetzen. Bei schweren LKWs gibt es Erschütterungen auch bis in die Fundamente der angrenzenden Häuser.</p> <p>Ich denke, es muß vor Ort geprüft werden, ob schon kleine Verringerungen des Abstandes zur Schiene und auch Unebenheiten im Straßenbelag dort die Erschütterungen und den Reifenlärm dort erheblich reduzieren. Danke!</p>
452	28329	Vahrer Str. Ecke Amelinghauser Str.	Straßenverkehrslärm	<p>Bei entsprechender Grundsanierung würde sich ein Tempolimit erübrigen. Nur dadurch kann eigentlich eine Hauptverkehrsstr. auch mit 50 km/h befahren werden. Der jetzige Zustand mit seinen Vertiefungen in der Fahrbahn führt beim Schwerlastverkehr zu Erschütterungen und so zu erheblicher Lärmbelästigung. Außerdem weiten sich die Schäden aus, wenn nicht eine Reduzierung der Geschwindigkeit - und sei es auch nur für den Schwerlastverkehr - eingeführt wird. Im jetzigen Zustand ist die Vahrer Str. als Hauptverkehrsader denkbar ungeeignet!</p>
453	28307	Mahndorfer Heerstr.	Straßenverkehrslärm	<p>Verbesserung des Lärmschutzes an der A1 zwischen dem Bremer-Kreuz und Hemelingen. Gerade in Mahndorf ist die Lärmbelastung durch fehlenden Lärmschutz entlang der Autobahn sehr hoch. Je nach Windrichtung deutliche Mehrbelastung.</p> <p>Ganztägiges Durchfahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 t in der Thalenhorststr. und Mahndorfer Heerstr./Uphuser Heerstr.. Kontrolle dieses Fahrverbots durch Verkehrskontrolle oder Blitzer. Schwerlastverkehr aus dem Industriegebiet kann durch das unbewohnte Gebiet am Weserpark über die A27 zum Bremer Kreuz geführt werden. Durchfahrverbot besteht bereits in der Uphuser Heerstr. in Uphusen zwischen 20-6 Uhr wird jedoch häufig missachtet und führt zu starker Lärmbelästigung am späten Abend und nachts.</p>
454	28207	Stolzenauer Straße	Schienenlärm	<p>Lärmschutzmauer errichten, Güterzüge so leise wie Personenzüge machen, z.b. Dass sie nicht mehr quietschen!</p>

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
455	28277	Habenhauser Landstraße Nähe Huckelriede	Straßenverkehrslärm	Aufgrund verschiedener Flickstellen (Ausbesserung Fahrbahn, Fixierung Gullideckel, Beschädigung der Fahrbahn durch Schwerlastverkehr) in Kombination mit den mittlerweile obligatorischen Rasern (incl. BSAG Busse) kommt es aufgrund der hohen Fahrzeugfrequenz (ab ca 4 Uhr morgens) zu einer hohen Lärmbelastung, da durch das Überfahren der Schadstellen ein zusätzlicher hoher, krankmachender Lärm entsteht. Leider finden in diesem Bereich keine Geschwindigkeitskontrollen statt. Tempo 100 ist bei vielen Autofahrern noch gar nichts. Zudem ist der Fahrbahnuntergrund augenscheinlich etwas instabil (starke Vibrationen). Abhilfe durch A). Beseitigung der Fahrbahnängel (Ziel glatte Fahrbahn ohne Unebenheiten) und regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder B) Tempo 30 Zone im vorderen Teil der Habenhauser Landstr. Hat den zusätzlichen positiven Effekt, dass die Sicherheit für Fahrradfahrer erhöht wird, da kein Fahrradweg vorhanden. Im Kombination mit Rasern ein hohes Risiko."
456	28197	Visbeker Str, Wohngebiet Im Grünen Felde	Straßenverkehrslärm	Seit 5 Jahren wohnen wir in dem o. g. Wohngebiet, durch die 281, dem Schienenverkehr und dem Flughafen (Letzteres hat in den letzten Wochen etwas abgenommen) ist die Lärmbelästigung stetig gestiegen. Bei südlichen Winden, besonders mit Regenfällen ist die 281 so laut, sodaß wir Nachts nicht mehr bei gekippten Fenstern schlafen können. Dazu kommt der Lärm durch die immer stärker befahrene Schiene in Richtung Westen und bei südwestlichen Winden in den Morgenstunden der Fluglärm der startenden Maschinen. In der Woche aufgrund der 281, bei den beschriebenen Winden, ist es nicht mehr möglich im Garten zu sitzen und sich in normaler Lautstärke zu unterhalten. Vorschlag: Wie für die Schiene vorgesehen, so auch für die 281 eine Lärmschutzwand.
457	28355	Lisa-Keßler-Straße, Autobahnauffahrt A 27 Vahr/Oberneuland	Straßenverkehrslärm	Es fehlen zzt. die Lärmschutzwände. Über die Wiesen der Rockwinkler Feldmark/Büropark Oberneuland verteilt sich der Lärm ungehindert auf das Nedderland. Auch Naherholungsgebiete, wie der Achterdiekpark sind davon stark betroffen.
458	28355	Lisa-Keßler-Straße, A 27 - Höhe Ehmckstraße	Straßenverkehrslärm	Die Lärmschutzwand zur A27 ist auf ca. 250-300m nicht vorhanden. Diese Lücke muss geschlossen werden. Die alten Wälle, die man vor Jahrzehnten errichtet hat, sacken in sich zusammen.
459	27721	Schaftrift, Ritterhude	Schienenlärm	Der Schienenverkehr geht direkt durch Rittehude. Bitte ziehen Sie in Erwägung, dass Lärmschutzwände installiert werden. Gerade die Güterzüge, die Tag und Nacht fahren, erzeugen eine extreme Lärmbelästigung.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
460	28195	Am Wandrahm	Straßenverkehrslärm	Die Straße Am Wandrahm hat schon Tempo 30, aber es wird mit Tempo ca.70 durchgefahren, was bei den wenigen Verkehrskontrollen festgestellt wurde. Das Tempo 30 Schild sieht kein Autofahrer. Leider sieht auch Herr Rüppel, mit dem ich schon einen regen E-Mailverkehr hatte, keinen Handlungsbedarf in der Straße. Sie ist kein Unfallschwerpunkt. Dass wir hier ein Altenheim und eine Schule, kleine Helle, haben scheint nicht zu interessieren. Im Sommer auf dem Balkon sitzen geht fast gar nicht.
461	28259	Scharhörn, Kirchhuchting	Fluglärm	Bitte: - Nachtflüge (22.00 - 6.00 Uhr) komplett verbieten, außerplanmäßige Landungen nur in einem akuten Notfall (medizinisch, flugtechnisch) zulassen; - Starts besonders lauter bzw. besonders schwerer Jets untersagen (kommt gelegentlich vor); - unnötige An- und Abflüge (Durchstarten) der Bundeswehr mit Transall bzw. Airbus 400M untersagen; - "Flugzeugbesuche" und Rundflüge zu Veranstaltungen wie z.B. Tag der offenen Tür am Flughafen untersagen. Unsere Nerven würden es Ihnen danken."
462	0	Krumme Reihe	Schienenlärm	Lärmschutzwand Leisere Bremsen
463	28355	Auf der Heide	Schienenlärm	In Oberneuland werden drei neue Bahnunterführungen unter der Bahnlinie Bremen - Hamburg gebaut. Nach meinem Kenntnisstand ist bei keinem der drei Bauwerke eine Lärmschutzwand im direkten Kreuzungsbereich Straße/ Bahnlinie geplant. Die vorhandenen Lärmschutzwände enden vor dem Bauwerk. Gerade bei einem neuen Unterführungsbauwerk sollten unbedingt auch durchgehende Lärmschutzwände eingeplant werden. Dieser Bruch im ansonsten vorhandenen durchgehenden Lärmschutz ist unverständlich.
464	28307	Schanzendorfer Straße	Schienenlärm	Vor ein paar Tagen wurde über den Weser-Kurier bekannt gegeben, wo in Zukunft Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken geplant sind. Auf ca. 170 m an der Walseder Straße soll nur auf einer Seite eine Lärmschutzwand entstehen. Wir wohnen aber auf der anderen Bahndammseite und befürchten dadurch einen höheren Lärmpegel. Warum nur auf einer Seite? Geplant sind außerdem laut Bebauungsplan Baumpflanzungen, die dem Lärmschutz dienen sollen. Dies finde ich nicht ausreichend. Die Bäume müssen doch erst wachsen und im Winter verlieren sie Blätter. Somit ist kein Lärmschutz gegeben. Warum wird nicht die Lücke zwischen Unterführung Nußhorn und Unterführung Arbergen/Mahndorf die Lärmschutzwand komplett geschlossen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
				Ich würde mich über einen Kommentar von Ihnen sehr freuen bzw. würde ich mich freuen, wenn Sie sich diese Anregungen und Wünsche berücksichtigen könnten.
465	28219	Emder Str.	Straßenverkehrslärm	Durch die Gummimatten im Schienen- bzw. Kreuzungsbereich quietscht jeder LKW-Reifen beim Überfahren. Diese Gummimatten wurden sicherlich im Straßenbau eingesetzt, weil Asphalt zu schnell kaputt gehen würde aufgrund des häufigen Überfahrens der Lkw in das Gewerbe-/Industriegebiet. Aber die Geräuschentwicklung stört sehr beim Schlafen da quasi 24 Stunden an 7 Tagen der Woche Lkw-Zulieferungen stattfinden. Vielleicht ist eine Verbesserung möglich?
466	28359	Innenstadt	Schienenlärm	nächtliches Schienenschleifen der BSAG
467	28219	Holsteiner Str.	Schienenlärm	Keine Lärmschutzwände (Zerstörung Sichtachsen). Brückensanierung sicherlich hilfreich (derzeit noch Funktion einer "Trommel", was mit Sicherheit auch durch Lärmschutzwände nicht besser würde). Besser als Wände: Zugmaterial kontinuierlich verbessern. BLG-Züge haben bereits deutliche Verbesserung der Lage herbeigeführt.
468	28219	Holsteiner Str.	Schienenlärm	Lärmschutzwand vervollständigen
469	28201	Buntentorsteinweg	Schienenlärm	Die Gleise sind zentimeterhoch mit Dreck und Steinen gefüllt. Die Straßenbahnen geben ein unglaubliches Gepolter beim Bremsen von sich
470	28277	Kattenescher Weg	Straßenverkehrslärm	Es fahren viele laute Motorräder und getunte Autos vorbei. Vorschlag: Schwellen zur deutlichen Herabsetzung der Geschwindigkeit
471	28279	Karl-Marx-Str.	Straßenverkehrslärm	Die Straße in in letzter Zeit zur Rennpiste geworden. Es ist unerträglich! Zudem Durchgangsverkehr für alle aus dem nahen Umland. Da mein Haus an der Ampelkreuzung liegt, bekomme ich mit, dass auch bei gelb-fastrot durchgerast wird. Wir Anlieger fordern daher 30 km/h.
472	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover. Zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße donnern die schweren, langen Güterzüge Tag und Nacht zweitweise im Minutentakt vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen, eine Lärmschutzwand zu errichten. Eine zusätzliche Lärmquelle ist die Weiche vor den Grundstücken Nr. 11 und 13. Es war immer laut, aber seitdem vor einigen Jahren daran gearbeitet wurde, ist es wirklich unerträglich. Wir hatten die Bahn mehrfach schriftlich um Abhilfe gebeten, aber bisher erhielten wir weder eine Antwort, noch wurde etwas unternommen.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
473	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover. Zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße donnern die schweren, langen Güterzüge Tag und Nacht zweitweise im Minutentakt vorbei. Wir sind dem Lärm vollkommen ungeschützt ausgeliefert. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir schlagen vor, eine Lärmschutzmauer zu errichten. Eine zusätzliche große Lärmquelle ist die Weiche vor den Grundstücken Nr. 11 und 13. Es war immer laut, aber seitdem vor einigen Jahren - offensichtlich fehlerhaft - daran gearbeitet wurde, ist es wirklich unerträglich. Wir hatten die bahn mehrfach schriftlich um Abhilfe gebeten, aber bisher erhielten wir weder eine Antwort, noch wurde etwas unternommen.
474	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover. Zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße donnern die schweren, langen Güterzüge Tag und Nacht - zweitweise im Minutentakt - an unserem Grundstück vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen, eine Lärmschutzmauer zu errichten.
475	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Unser Grundstück liegt an der Bahn Bremen-Hannover, zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße. Die Güterzüge mit z.T. sehr alte, rumpelnden bzw. quietschenden Waggons, donnern Tag und Nacht pausenlos und sehr schnell bei uns vorbei. Tagsüber kann man sich Draußen nicht mehr unterhalten, und nachts kann man kaum noch schlafen. Vorschläge: 1) Verringerung der Geschwindigkeit der Güterzüge = schnelle Lärmreduzierung, die nichts kostet! 2) Lärmschutzwand zwischen Schranke Wittorfer Straße und Schranke Bahnhof Mahndorf!
476	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover, zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße. Die schweren, langen Güterzüge donnern Tag und Nacht - zweitweise im Minutentakt - an unserem Grundstück vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen, eine Lärmschutzmauer zu errichten.
477	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Ich wohne an der Bahnlinie Bremen-Hannover, zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße. Die schweren, langen Güterzüge donnern Tag und Nacht - zweitweise im Minutentakt - an unserem Grundstück vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Ich würde vorschlagen, eine Lärmschutzwand zu errichten.
478	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover, zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße. Die schweren, langen Güterzüge donnern Tag und Nacht, zweitweise im Minutentakt, an unserem Grundstück vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen, eine Lärmschutzmauer /-wand zu errichten.

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
479	28307	Im Glühmoor	Schienenlärm	Wir wohnen an der Bahnlinie Bremen-Hannover, zwischen dem Bahnhof Mahndorf und dem Bahnübergang Wittorfer Straße. Die schweren, langen Güterzüge donnern Tag und Nacht - zweitweise im Minutentakt - an unserem Grundstück vorbei. Im Garten kann man sich kaum noch aufhalten, und an einen erholsamen Schlaf ist gar nicht zu denken. Wir würden vorschlagen, eine Lärmschutzmauer zu errichten.
480		Beirat Hemelingen		Vom Beirat werden Vorhaben zur Lärminderung im Stadtteil erwartet
481		Beirat Burglesum		siehe Schriftwechsel
482		Beirat Borgfeld	Straßenverkehrslärm	siehe Schriftwechsel
483		Bewohner aus Arsten	Straßenverkehrslärm	Lärmschutz an der A 1
484		Beirat Woltmershausen	verschiedene	<p>Der Fachausschuss verweist zur Stellungnahme auf die einschlägigen Beirats- und Fachausschussbeschlüsse der vergangenen Jahre, im Besonderen zu den</p> <ul style="list-style-type: none"> • durch die Autobahn 281 hervorgerufenen Lärmbelastungen, <ul style="list-style-type: none"> o an der Abfahrt Woltmershausen, v.a. durch Anfahren und Abbremsen an der Erhöhung; o auf der gesamten Strecke des Bauabschnitts 3/1 bei westlichen Winden, insbesondere im Wohngebiet Cloppenburger Str./Goldenstedter Weg <p>Vorschlag: Pflanzung weiterer Bäume zwischen Autobahn und Wohnbebauung</p> <ul style="list-style-type: none"> o die absehbare Mehrbelastung nach Fertigstellung der Bauabschnitte 2/2 und 4 <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastungen durch Maut-Vermeidungsverkehre und Leerfahrten von Container-LKWs; <p>Vorschlag: LKW-Nachfahrverbot Hermann-Ritter-Str./Hempfenweg/Simon-Bolivar-Str., Herausnahme aus LKW-Führungsnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastungen durch Kleinflugzeuge • Lärmbelastung durch Hafenbetrieb <p>Vorschlag: stärkere Kontrolle durch Gewerbeaufsicht</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmbelastungen durch Schienenverkehre <p>Vorschlag: Verlängerung der Lärmschutzwand Höhe Warturmer Platz Richtung Weser</p>
485		Beirat Neustadt	Straßenverkehrslärm	Straßenliste: Ganztags 30 km/h in der Umweltzone, nachts 30 km/ auf der Carl-Francke-Straße, Warturmer Heerstraße, Hohentorsheerstraße, Kornstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Niedersachsendam

Nr.	PLZ	Ort	Titel	Stellungnahme
486		Beirat Huchting	verschiedene	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Reduzierung der Lärmwerte von der B 75 ausgehend wird das Auftragen eines sog. Flüsterasphalts als Vorschlag erneuert. • Zur Reduzierung der Lärmwerte Wardamm, Heinrich-Plett-Allee und Kirchhuchtinger Landstraße wird erwartet, dass die Beiratsforderung, diese Straßenzüge aus dem Lkw-Führungsnetz herauszunehmen endlich umgesetzt wird. • Das Nachtfahrverbot für Lkw auf der Kirchhuchtinger Landstraße um den Teilabschnitt von der Einmündung Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze (Kreuzung mit Varreler- und Stuhrer Landstraße) ergänzt wird. • Als weitere lärmquellenreduzierende Maßnahme schlägt der FA vor, auf den Linien 57 und 58 der BSAG Elektrobusse einzusetzen. Die Streckenlänge dieser Linien ist so kurz, dass sie praktisch prädestiniert sind, hier E-Busse einzusetzen, da ein schnelles Aufladen immer wieder möglich ist.
487		Beirat Strom		öffentliche Beiratssitzung
488		Werderland, Industriepark	Industrielärm	Stahlwerke, siehe Schriftwechsel
489		Landwehrstraße	Schienenlärm	Gleisdreieck Haferkamp
490		Turnerstraße	Straßenverkehrslärm	siehe Beirat Blumenthal
491	28279	Karl-Marx-Str.	Straßenverkehrslärm	Einführung einer Tempo-30-Zone wie bei diversen anderen Straßen in Habenhausen, Änderung der Ampelschaltung. Die Karl-Marx-Straße wird in den letzten Jahren immer mehr als Abkürzungs- bzw. Ausweichstrecke genutzt, vor allem von Autofahrern aus dem niedersächsischen Umland. Wegen der täglichen Staus (hauptsächlich im Berufsverkehr morgens und abends) auf der Habenhauser Brückenstraße und dem Autobahnzubringer bietet es sich förmlich an, die Karl-Marx-Straße als Umgehung zu benutzen. Die Geschwindigkeit von 50 km/h wird daher in den wenigsten Fällen eingehalten. Die Karl-Marx-Straße ist reines Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und vor allem Reihenhäusern, so dass man darüber nachdenken sollte, den Autoverkehr wieder auf die Hauptstraßen zurückzuführen.
492		Bremerhaven, stadtbremisches Überseehafengebiet	Industrielärm	- siehe E-Mail-Verkehr mit Magistrat

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

Lfd-Nr	Straße	PLZ	erstellt	Hauptlärmquelle	Text
1	Eggestr.	28307	09.04.2014	Eisenbahn	<p>Lärmschutzwall an der gesamten Strecke. Die Lärmbelästigung durch die Eisenbahn ist ziemlich stark.</p> <p>Mit geöffneten Fenster ist überhaupt nicht mehr zu schlafen.</p> <p>Durch die erschütterung, die durch vorbei fahrende Züge verursacht werden, klappern bei uns sogar die Deko an den Fenstern bzw. das Geschirr im Schrank.</p>
2	Eggestr.	28307	09.04.2014	Flugzeuge	<p>Die Einflugschneise sollte verlegt werden. Seit letzten Jahr hat die Lärmbelästigung die von den Flugzeugen kommen ziemlich zugenommen. Der Flugverkehr hat sehr stark zugenommen. Das geht von früh morgens bis spät in die Nacht. Manche Tage sind unerträglich. Ich leide seit dem immer mehr unter schlafstörungen und durch schlafmangel hat sich mein allgemeiner Gesundheitszustand verschlechtert. Es hört sich immer so an, als ob die Flieger auf unserem Dach landen würden. Unter anderen gibt es auch erschütterungen im ganzen HAus.</p>
3	Hahnenstraße	28309	09.04.2014	Flugzeuge	<p>Der Fluglärm beeinträchtigt mit seinen hohen Einzelschallereignissen die Gesundheit erheblich.</p> <p>Vorschlag:</p> <p>Konsequentes Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr. Keine Flugbewegungen in diesem Zeitraum. Das Umweltbundesamt empfiehlt für innerstädtische und stadtnahe Flughäfen ein Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

4	Hahnenstraße	28309	09.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Lärmbelastung Hahnenstraße:</p> <p>Die hohe Lärmbelastung in der Hahnenstraße, verursacht durch den Straßenverkehr, ist in den letzten Jahren immer wieder im Beirat Hemelingen diskutiert worden. Die BürgerInnen haben sich immer wieder über den Lärm durch die LKW und PKW Verkehre beschwert und auf Abhilfe gedrängt. Der Straßenzustand ist sehr schlecht und die Fahrzeuge erzeugen infolgedessen hohe Abrollgeräusche.</p> <p>Vorschläge:</p> <p>Den Straßenbelag erneuern.</p> <p>Die Straße für den Durchgangsverkehr sperren, in der Mitte trennen und als Sackgasse einrichten.</p> <p>Die Höchstgeschwindigkeit weiter absenken und regelmäßig überwachen.</p> <p>Die Firma Hirsch, Hauptverursacher des LKW-Verkehrs in der Hahnenstraße, umsiedeln. Übergangsweise die Betriebszeiten stärker einschränken.</p>
5	Westerholzstr.	28309	09.04.2014	Eisenbahn	<p>Der Gütertransport hat auf dieser Strecke sehr stark zugenommen. Da wir direkt am Hemelinger Bahnhof wohnen spüren wir dies vor allem nachts besonders. Kann man nicht nachts weniger Transporte laufen lassen und sie mehr in den Tageslauf integrieren?</p>
6	Hahnenstr.	28309	09.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Viel Lärm durch den LKW- und Autoverkehr in der Hahnenstraße. Schlechter Zustand der Straße, deshalb viel Lärm durch den Straßenverkehr.</p> <p>Die Straße muss dringend erneuert werden.</p> <p>Eine Trennung der Straße in der Mitte, also die Einrichtung einer Sackgasse würde schnell helfen und ist für wenig Geld realisierbar.</p>
7	Am Hahnenberg	0	09.04.2014	andere Lärmquelle	<p>In dem Gebiet um das Autobahnkreuz Hemelingen sind wir Bewohner neben den ohnehin vorhandenen Lärm- und Emissionsbelastungen von Flugzeugen und Eisenbahn auf Grund nicht vorhandener Lärmschutzwände massivst vom Autolärm betroffen.</p> <p>Ich möchte DINGENDST empfehlen, LÄRMSCHUTZWÄNDE zu planen und damit die Bürgerinnen und Bürger zumindest teilweise zu entlasten.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

8	Hahnenstraße	28309	08.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Sehr hoher Straßenverkehrslärm in der Hahnenstraße.</p> <p>Vorschlag:</p> <p>Straße sanieren.</p> <p>Geschwindigkeit reduzieren.</p> <p>Verkehrsregelung ändern, z.B. Sackgasse.</p>
9	Hahnenstraße	28309	08.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Straßenverkehrslärm in der Hahnenstraße belastet uns sehr. Da der Straßenzustand sehr schlecht ist entsteht eine hohe Geräuschkulisse. Die Straße muss dringend saniert werden und auch die Verkehrsmenge (LKW!) muss reduziert werden, z.B. durch eine Trennung der Straße (Sackgasse).</p>
10	Hahnenstr.	28309	08.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>In der Hahnenstraße ist der Lärm durch den PKW und LKW Verkehr zu hoch. Über 2000 Fahrzeuge am Tag und davon auch viele LKW. Sehr schlechter Straßenzustand bringt viel Lärm durch die Abrollgeräusche. Die LKW der Firma Hirsch nerven sehr.</p> <p>Die Straße muss dringend saniert werden und bis dahin Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h, sowie man es auch schon einmal in Schwachhausen gemacht hat. Überwachung der Höchstgeschwindigkeit. Umsiedlung der Firma Hirsch, übergangsweise starke Beschränkung der Betriebszeit. Trennung der Straße in der Mitte der Hahnenstraße.</p>
11	Ellernstraße	28309	07.04.2014	Eisenbahn	<p>Hemelingen ist von Mehrfachbelastungen betroffen. Fluglärm, Autobahnlärm, Bahnlärm. Der Lärmaktionsplan- Entwurf stellt dieses zwar fest, allein Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit der Bürger fehlen. Dabei würde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der A1 Lärm- und Schadstoffemissionen ohne große Kosten sofort verringern können. Wo ist das Problem?</p>

12	Fliederstraße	28207	07.04.2014	Eisenbahn	<p>Seit dem Austausch der Eisenbahnbrücke über die Hastedter Heerstraße/Föhrenstraße hat es zu einer weiteren Steigerung des Eisenbahnlärms geführt. Die neue Brücke (allerdings noch im Bau) verstärkt den Lärm der Güterzüge erheblich. In den oberen Stockwerken führt dies nachs zu einer Lärmbelästigung, die den Schlaf regelmäßig unterbricht.</p> <p>Erforderlich ist eine Dämmung sowie eine Lärmschutzwand auf der Brücke. Ich gehe davon aus, dass nach Beendigung der Bauarbeiten die alten Lärmschutzvorrichtungen bis zur Brücke wiederhergestellt werden.</p>
13	Anna-Lühring-Str.	28205	06.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Bismarckstraße durchquert nicht nur im zwischen Dobben und St.-Jürgen-Str., wo seit einiger Zeit bereits eine Tempo-30 -Zone eingerichtet wurde, reines Wohngebiet, sondern auch stadtauswärts bis hinter die Kreuzung mit der Stader-Straße, einem Streckenabschnitt, auf dem das Limit noch immer bei 50 km/h liegt.</p> <p>Da es hier so gut wie keine Geschwindigkeitskontrollen gibt, obwohl z.B. die Kindertagesstätte auf Höhe der Kreuzung Schaumburger-Str. geung Gründe dafür liefern würde, wird eine Großteil der Fahrzeuge förmlich dazu eingeladen, mit einer Geschwindigkeit von z.T. deutlich mehr 50 km/h über die mehrspurige Straße zu fahren. Dies ist insbesondere nachts die Regel. Damit verbunden ist eine erhebliche Lärmbelästigung der Anwohner. Eine Situation die sich im übrigen überhaupt nicht verteägt mit den Plänen zum neuen Hulsberg-Viertel.</p> <p>Meine Vorschläge:sind daher:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grundsätzlich ist eine Ausweitung der Tempo-30-Zone der sinnvollste Anwohnerschutz, zumal nicht einzusehen ist, warum die Zone bei der St.-Jürgen-Str.endet. 2. Es sollte aber mindestens dafür gesorgt werden, dass Tempo 30 zwischen 20 Uhr am Abend und 6 Uhr in der Früh zur Pflicht wird und dass tagsüber entweder regelmäßig mit mobilen Geräten die Geschwindigkeit kontrollert oder aber in Höhe der Ampelkreuzungen (Friedrich-Karl-Str. und Stader Str.) je ein stationäres Blitzherät installiert wird. <p>Das Beispiel Geschwindigkeitskontrollen Kurfürstenallee zeigt, dass sich Autofaher hin zur Einhaltung des Tempolimits 50 erziehen lassen. Warum also nicht auch hier, wo die Bedingungen ähnlich sind?</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

14	Undelohr Str.	28329	06.04.2014	Eisenbahn	<p>Seit letztes Jahr die Bäume entlang der Benneckendorffallee gefällt wurden, ist es nicht mehr möglich bei offenen Fenster durchzuschlafen. Jetzt wird die erste von vielen alten Eisenbahnbrücken entlang der Trasse erneuert. Die Behelfsbrücke ist als Resonanzkörper konzipiert und zusätzlich gibt es ein Hornkonzert der Streckenposten.</p> <p>Wenn der neue Jade Weser Port voll ausgelastet ist, wird es wohl nicht mehr möglich sein in der Gartenstadt Vahr zu leben.</p> <p>Entweder es wird eine Lärmschutzwand entlang der Trasse gebaut, oder man macht aus dem Ortsteil ein Gewerbegebiet.</p>
15	Undelohr Str.	28329	06.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Ich schließe mich Vorschlag 307 an. Am schlimmsten sind die Autotransporter die gegen fünf Uhr morgens, mit überhöhter Geschwindigkeit, über die abgesenkten Gullies fahren</p>
16	Undelohr Str.	28329	06.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Schließe mich Vorschlag 307 an. Am schlimmsten sind die leeren Autotransprter die gegen fünf Uhr morgens mit übehöhter Gedschwindigkeit über die abgesekten Gullies fahren.</p>
17	Undelohr Str.	28329	06.04.2014	Eisenbahn	<p>Von der Benneckendorffallee her hat der Bahnlärm nach Abholzung vieler Bäume schon stark zugenommen, so daß es im Sommer nicht mehr möglich ist, bei offenen Fenster durchzuschlafen. Jetzt wird die erste von vielen sehr alten Eisenbahnbücken erneuert. Die Behelfsbrücke ist als Resonanzkörper konzipiert und zusätzlich gibt es das Hornkonzert der Streckenposten.</p> <p>Wenn Wilhemshavens Tiefwasserhafen ausgelastet ist,wird es wohl nicht mehr möglich sein, in der Gartenstadt Vahr zu leben.</p> <p>Entweder es wird eine Lärmschutzwand etlang der Bahntrasse gebaut, oder man macht aus der Gartenstadt Vahr ein Gewerbegebiet.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

18	Ellernstraße	28309	06.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>A1: Geschwindigkeitsbegrenzung auf mindestens 100/km/h analog dem Teilstück zwischen Hemelingen -Arsten.</p> <p>Begründung: Die Wohnbebauung in Hemelingen/Arbergen inkl. Schule Wilhelm Olbers Strasse ist in einem deutlich geringeren Abstand zur A1 als auf dem Teilstück Hemelingen-Arsten. Ein Blick auf die Karte zeigt dieses eindeutig. Ferner: Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für LKW's auf 60km/h und zwischen Mahndorf und Arsten.</p> <p>Auswirkung: Neben Lärm-/ werden auch Schadstoffemissionen deutlich reduziert.</p>
19	Panzenlaake	28279	05.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Lärmschutz zur BAB 1 hin ist nicht ausreichend und muss gemäß Vorgabe weiter ausgebaut werden. Der Parkplatz südlich des Ahlker Fleet bietet diesbzgl. große \Lämlücken\". Die Weserüberbrückung der DB-Bahn ist bei Windstille so laut, dass man oft denken könnte, die Bahnlinie befindet sich in der Nähe, von der Geräuschkulisse der Autobahn ganz zu schweigen."</p>
20	Lessingstr.	28203	05.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Im gesamten Viertel werden wir durch Parkplatz suchende Autofahrer belästigt. Das könnte verhindert werden durch reines Anwohnerparken im Viertel/ Innenstadtgebiet plus Kontrolle (d.h. Bußgelder, die deutlich über Parkhaus- bzw. Straßenbahntickets liegen).</p> <p>Außerdem müsste vor Werder-Spielen die für Autos abgesperrte Zone auch auf das Steintor/Fesenfeld Viertel erweitert werden.</p>
21	Lichtenhainer Str.	28205	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Tempo 30 Zone (ggf. mit Drempeln zur Geschwindigkeitreduzierung) auf dem Jürgensdeich und in der gesamten Pauliner Marsch einrichten, hier sind Fußgänger, Reiter, Radfahrer und Skater unterwegs, dass man hier mit 50 kmh zum Jürgenshof knallen muss, ist für ein Naherholungsgebiet absurd.</p>

22	Donnerstedter Weg	0	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Thema: Lärmzone Kattenesch entlang der A1 Sehr geehrte Damen und Herren! Unsere Situation! Unser ... Grundstück befindet sich in 3. Hausreihe vor der Autobahn. Abhängig von Windrichtung, Feuchtigkeit und Jahreszeit werden wir unterschiedlich stark belastet. In der kalten Jahreszeit, bei Feuchtigkeit und bei Windrichtungen von Südwest bis Südost kann es extrem schlimm werden. Auch in der warmen Jahreszeit werden Werte über 60 db erreicht. Dies gilt insbesondere für den nach Süden ausgerichteten Garten. Im Bereich der Nordseite des Hauses gelten diese Lärmwerte in geringfügig abgeschwächter Form. Sie müssen bedenken, dass der Lärm der A1 niemals nachlässt. Es gibt keine ruhige Minute. Dies gilt für tagsüber und besonders für die Abend- und Nachtzeit. Das Leben in dieser Umgebung kann teilweise zur Qual werden. Im Frühjahr kommt es vor, dass ich meine Arbeit im Garten mit einem Gehörschutz verrichten muss. Im Sommer können wir nur bei Nordwind Gäste in unseren Garten einladen oder samstags, wenn der LKW-Verkehr nachlässt. Manchmal kann man es nur mit dem „Gegenlärm“ Musik auf der Terrasse aushalten. Es gibt Sommertage bei Südwestlage, an denen wir auf die Nutzung des Gartens verzichten und in ruhigere Gegenden flüchten. Geschlafen wird meistens bei geschlossenem Fenster.</p> <p>Wir bitten darum, die Lichtzeichenanlage dazu zu nutzen, die Geschwindigkeit des Verkehrs auf der A1 im Bereich der Wohngebiete bei Südwestlagen (SW, S, und SO) drastisch zu reduzieren. Dies gilt besonders für die Zeiten in denen sich die Anwohner gerne draußen, z.B. in ihren Gärten aufhalten (nachmittags und abends). Der LKW-Verkehr wird von uns als Hauptverursacher der Verlärmung wahrgenommen. Deren Geschwindigkeiten sind dringend zu reduzieren (Tempo 60 und Überholverbot). Mittelfristig wäre sicherlich eine Aufbringung eines wirkungsvollen „Flüsterasphalt“ sinnvoll. Die bestehende Lärmschutzwand verdient ihren Namen nicht mehr. Sie stammt aus den frühen 70iger Jahren und gehört eigentlich in ein Verkehrsmuseum. Zwar können die südlich der Autobahn A1 geplanten GRoß-WInd-ANlagen (geplant werden 200 Meter hohe Kraftwerke) unter Anwendung der Gewerberichtlinien für Lärm, laut Beiratssitzung vom 1. April, die Gesamtlärmbelastung nicht erhöhen. Schattenschlag und vielleicht auftretender Infraschall dürften der Gesundheit in diesem Bereich einen zusätzlich zu schaffen machen.</p> <p>Wir würden uns nach ca. 45 Jahren Nichtstun in Sachen Lärmschutz über Ihr Engagement für diesen</p>
23	Eitzestraße	28309	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Verlängerung der Lärmschutzwand über das Hemelinger Kleeblatt hinaus. Darüber hinaus eine durchgängige Höhe von mindestens 7 Metern! Bei West- bzw. Südwestwind hat man manchmal das Gefühl, dass die Fahrzeuge durch das Schlafzimmer fahren, was sich bei Regenwetter noch verstärkt!</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

24	Eitzestraße	28309	04.04.2014	Flugzeuge	Wir fordern hiermit endlich, die seit langem geplante Wesertalroute einzuhalten. Diese Route ist die am geringsten bewohnte Gegend in der Abflugrichtung der in Bremen startenden Maschinen.
25	Humboldtstr.	28203	04.04.2014	andere Lärmquelle	<p>Problembeschreibung:</p> <p>Im oben gekennzeichneten Gebiet kommt es immer wieder zu erheblicher Lärmbelästigung, die schlafstörende Auswirkungen hat. Einerseits halten einige Kneipen und ein Kiosk im Bereich Fehrfeld/Humboldtstr. Auflagen des Stadtamtes zur Lärmreduzierung nicht ein. D.h. es finden sich auch nach 23 Uhr Sitzgelegenheiten auf der Strasse bzw. werden großflächige Glasfronten bei warmen Wetter zur Straße hin geöffnet, während drinnen laute Musik läuft. Andererseits finden sich bei warmen Wetter abends bis in den frühen Morgen hinein Menschengruppen von bis zu 80-100 Personen auf dem Platz Humboldtstr./ Römerstr. ein und verzehren dort mitgebrachte Getränke unter lautem Gegröle und mit erheblichem Grundlärmpegel.</p> <p>Vorschlag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bessere Kontrolle der Auflagen und Regelungen hinsichtlich Außengastronomie durch das Stadtamt ; 2) Einschreiten der Polizei bei erheblichem Umfang ruhestörenden Lärms 3) Einhaltung der Zusicherungen des Ortsamtsleiters: Keine weiteren gastronomischen Angebote!!! statt Nichteinhaltung schriftlich zugesicherter Versprechen 4) Förderung des Einbaus von Lärmschutzverglasung
26	Carl-Benz-Str.	28237	04.04.2014	Industrie und Gewerbe	Anregungen gemäß Anschreiben ArcelorMittal Bremen GmbH vom 04.04.2014

27	Horner Str.	28203	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Beruhigtes Tempo 30 auch in der Bismarckstrasse am Krankenhausgelände.</p> <p>Der Verkehr ist hier besonders bestimmt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch ortsunkundige Innenstadtbesucher, - durch auswärtige Besucher des Krankenhauses, die nach günstigen Parkmöglichkeiten ausschau halte, - durch nervöse ortskundige Fahrer, die mit "Drängeln" Unsicherheiten vergrößern und - durch Einsatzfahrzeuge, die akustisch und optisch betont gerade losfahren oder ankommen. <p>Tempo 30, vom westlichen Teil der Bismarckstrasse bis zur Friedrich-Karl-Strasse verlängert, würde mehr Sicherheit und einen ruhigeren Verkehrsfluss ermöglichen.</p> <p>Der verschachtelten Fassadenform des Neubaus der Inneren Medizin, die direkt und dicht der Bismarcktrasse zugewandt und somit besonders lärm- und feinstaubanfällig ist, wird somit auch helfend und abmindernd entsprochen.</p>
28	Horner Str.	28203	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Bismarckstrasse/Hinweise Hospital</p> <p>An der Bismarckstrasse sollten Hinweisschilder auf die Hospitalnähe aufmerksam machen, kombiniert mit schriftlichen Hinweisen auf entsprechend häufige Einsatzfahrzeuge. So mental vorbereitet, könnte denen zügiger ausgewichen werden. Auch für das Einhalten von Tempo 30 würde dafür sensibilisiert und insgesamt Lärm vermieden werden.</p>
29	Horner Str.	0	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Einmündung Graf Moltke Strasse/Bismarckstrasse</p> <p>Hier müssen sich Einsatzfahrzeuge das Wegerecht häufig akustisch absichern. Das tönt oftmals so, als wenn die Vorfahrt durch besondere Lautstärke erkämpft werden müsste. Für mich als Fußgänger und Radfahrer kommt das in dieser Intensität wie eine Körperverletzung vor: reale Schmerzen in den Ohren. Durch Vorrichtungen, die gespiegelte Einsichten der Verkehrssituation ermöglichen, jeweils an der Bismarckstrasse zur Graf Moltke Strasse und entsprechend umgekehrt, könnten den Verkehrsteilnehmern, speziell auch den Einsatzfahrern, eine Orientierungshilfe geben. Besonders bei Dunkelheit ließe sich mancher Sireneneinsatz vermeiden oder verkürzen.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

30	Neuer Damm	0	04.04.2014	Flugzeuge	<p>Der Fluglärm ist in Huchting schon immer sehr hoch gewesen, aber die Zahl der Starts und Landungen in den Sommerferien hat extrem zugenommen. Besonders an den Wochenenden und extrem an den Sonntagen werden Starts im Minutentakt innerhalb der Zeit von 6.00 - 7.00 Uhr durchgeführt. Ein Ausschlafen nach einer harten Arbeitswoche kann man vergessen. Nach 7.00 Uhr finden kaum noch Flugzeugstarts statt. Kann man denn diese frühen Starts gerade am Sonntag nicht um 1-2 Stunden später durchführen?</p> <p>Auch sollten sämtliche Militärflüge auf Bremen verboten werden, der Lärmpegel ist unerträglich.</p>
----	------------	---	------------	-----------	---

31	Bahlumer Weg	0	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Autobahnlärm hat für die Anwohner im Wohngebiet Bremen Kattenesch - Morsumer Str - Beppener Str. unerträgliche Ausmaße angenommen. Seit der ersten Aktionsstufe der Lärmaktionsplanung hat sich für uns Anwohner praktisch nichts verändert, die Belastung der Autobahnlärmimmissionen für uns Anwohner werden immer höher. Hierfür werden folgende Gründe genannt und hierfür sollten Empfehlungen anhand der folgenden Punkte mit in die Lärmaktionsplanung 2013 übernommen werden.</p> <p>1. Die installierte Schallschutzwand auf stadtbremischen Gebiet entspricht einem Stand aus den 80 er Jahren und ist teilweise erheblich abgängig. Teilweise ist diese an der Oberkante beschädigt bzw. ist davon auszugehen, daß die Materialien in der Schallschutzwand, welche den Lärm absorbieren sollen, aufgrund des Alters unwirksam geworden sind.</p> <p>2. Die Höhe der Lärmschutzwand ist zu gering. Neu installierte Lärmschutzwände an der A1 in Hemelingen und an der A27 in Bremerhaven sowie an der neu sanierten A1 zwischen Bremen u. Hamburg sind deutlich höher und entsprechen dem heutigen Stand der Technik. Die Lärmschutzwand ist in Höhe Kattenesch bis zur AS Bremen-Neustadt/Brinkum komplett auszutauschen bzw. muß weitergebaut werden bis direkt an die AS Bremen-Brinkum. Heute hört die LSW direkt hinter der Ochtumquerung auf, so daß ein Lärmkorridor den unerträglichen Lärm bis nach Kattenesch in die Wohngebiete trägt.</p> <p>3. Der Fahrbahnbelag der A1 besteht aus Beton und bietet durch die glatte Oberfläche/ Beschaffenheit / Eigenschaft die höchstmögliche Abstrahlung von Lärm-emissionen. Die rechte Fahrspur ist abgängig bzw. hat Risse und Verwerfungen und verursacht somit Lärm infolge Erschütterungen der darüber fahrenden LKW's. Der Fahrbahnbelag sollte infolge von Lärmsanierungsmaßnahmen und Straßensanierungsmaßnahmen durch einen OPA Belag ausgetauscht werden. (Hinweis: Dstro OPA = 6-8 dB(A) geringer als Dstro Beton) Hierdurch würde die Belastung der Anwohner in Arsten - Kattenesch deutlich geringer werden. Heute liegen die Lärmimmissionen im o.g. Wohngebiet bei uns nachts bei ca. 55 dB(A) ! Der OPA Belag an der Teilstrecke der A1 zwischen dem Bremer Kreuz und bis zur AS Oyten hinaus ist hier vorbildlich zu nennen u. entspricht dem Stand der Technik und entspricht auch einer Technik im Rahmen der Lärmvorsorge nach DIN 18005 und unterstützt als Methode auch die folgenden Lärmaktionsstufen 3 und 4</p>
32	Friedrich-Karl-Straße	28205	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>1. Durchfahrtsverbot für LKW (Ausnahme Anlieger; z. B. Netto, Oecotop, Getränkemarkt etc.). In jüngerer Vergangenheit ist zu beobachten, dass LKW die Friedrich-Karl-Str. als Abkürzung zwischen Bismarckstr. und Kürfürstenallee benutzen. Insbesondere Nachts führt dies zu einer starken Lärmbelastung.</p>

33	Friedrich-Karl-Straße	28205	04.04.2014	Eisenbahn	<p>1. Vermeidung von innerstädtischem Güter-Bahnverkehr durch Reaktivierung/Neubau von Umgehungsstrecken.</p> <p>2. gesetzliche Initiativen zur beschleunigten Umrüst-Verpflichtung von Güterwagons auf "Flüsterbremsen"</p> <p>3. Verlängerung der Lärmschutzwand Richtung Stader Straße</p> <p>4. Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge für die Durchfahrt durch die Stadt</p> <p>5. zumindest nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge auf ihrem Weg durch die Stadt."</p>
34	Friedrich-Karl-Straße	28205	04.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>1. Ausdehnung Tempo 30 auf gesamte Bismarckstraße und Durchführung von regelmäßigen Kontrollen. Insbesondere nachts wird hier mit viel zu hohem Tempo gefahren, dies führt zu einer entsprechend vermeidbaren Lärmbelastung.</p> <p>2. Sensibilisierung der Rettungswagenfahrer insbesondere nachts das Martinshorn mit Bedacht einzusetzen und ggf. häufiger darauf zu verzichten.</p>
35	Osterdeich	0	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Tempo 30, da sich zur Zeit kein Autofahrer an die vorgeschriebene Geschwindigkeit hält, und man davon ausgehen kann, dass dann vielleicht wenigstens Tempo 50 eingehalten wird.</p> <p>Das hohe Verkehrsaufkommen ist nicht mehr zumutbar für die Anlieger.</p> <p>Extreme Geruchsbelästigung durch zu viele Autos und LKW's</p> <p>Regelmäßige Messungen sind angebracht.</p> <p>Bei Werderspielen im Herbst und Winter soll es den Busfahrern wegen der extremen Lärmbelästigung verboten werden, ihre Fahrzeuge schon lange vor Ende der Spielzeit zu starten, um sie aufzuheizen.</p>
36	Lüneburger Str.	28203	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Tempo 30 in der Lüneburger Strasse. LKW nur max. 7,5 t, z.Zt. haben wir hier einen extremen Schwerlastverkehr bis 40 t, dafür ist die Strasse zu klein. In den Häusern gibt es Risse und das Geschirr klappert im Schrank. Die Achse Lüneburger Strasse/St. Jürgenstrasse ist eine Hauptquerverbindung von der Bismarckstrasse zum Osterdeich und dadurch extrem belastet. Warum ist die Lüneburger Strasse nicht in der Umweltzone? Ist unsere Gesundheit weniger Wert?</p>

37	Langsdamm	28279	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Lärm in Arsten ist massiv und stammt von Straßenbahnquietschen, Hubschrauber, Bahngeräuschen aus Richtung Dreye, Flugzeugen und Autobahn.</p> <p>Man kennt und akzeptiert dies als Nebengeräusche unseres modernen Lebens. M.E. ist hiermit allerdings länst eine gesundheitsschädigende Stufe erreicht. Ich habe einen gesunden Schlaf und schlafe immer bei geschlossenen Fenstern. Dennoch weckt mich (genau wie diverse Nachbarn es auch erleben) bei bestimmten Wetterlagen das laute Rauschen des Autobahnlärms gegen 4.30 Uhr. Dieses Rauschen hört sich etwa so an, als würde jemand in unmittelbarer Bettnähe duschen.</p> <p>Ich bitte deshalb dringend um Maßnahmen zur Reduzierung des jetzt vorhandenen Autobahnlärms und weitere zusätzliche Maßnahmen für das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen nach Ringschluss der A281.</p> <p>Dieses sollte höchste Priorität haben, da so viele Menschen davon betroffen sind, darunter auch, und besonders schützenswert, viele Kinder.</p> <p>Weitere zusätzliche Lärmquellen, wie z.B. Windkraftanlagen, sind für den Ortsteil absolut inakzeptabel. Bitte schützen Sie uns durch geeignete Maßnahmen gegen den vorhandenen Lärm und verhindern Sie alle zusätzlichen Lärmquellen.</p>
38	Manteuffelstraße	0	03.04.2014	Eisenbahn	<p>Lauter Güterzugverkehr ist unerträglich. Bis die alten Waggons von den Schienen verbannt sind, sollte Bremen sich für Geschwindigkeitsreduzierungen und Nachtfahrverbote einsetzen und auf Umsetzung der entsprechenden Vereinbarungen im Koalitionsvertrag der Großen Koalition drängen.</p>
39	Heumarschstr.	28309	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Durch ständige (24h) Lärmbelästigung im Bereich der Heumarschstrasse durch den Autobahnzubringer und der A1 sollte eine Lärmschutzwand entlang des Zubringers und der A1 montiert werden. Zusätzlich sollte die Begrünung, die bei der Neugestaltung des Hemelinger Kleeblattes aus nicht nachvollziehbaren Gründen komplett entfernt wurde, wieder aufgeforstet werden.</p>
40	Auf dem Kronsberg	28309	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Hochführung des Hemelinger Autobahnzubringers war ursprünglich als Gleisquerung ohne Schranken gedacht. Die Gleise zum Hemelinger Hafen sind inzwischen nicht mehr vorhanden. Ein Rückbau der Hochführung erscheint deshalb nicht nur aus Lärmschutzgründen, sondern auch auch unter dem Gesichtspunkt Instandhaltungskosten sinnvoll. Eine ebenerdige Verkehrsführung ist bereits vorhanden, der Kreuzungsbereich zum Hemelinger Tunnel kann durch einen Kreisel verkehrsoptimiert gestaltet werden.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

41	Auf dem Kronsberg	28309	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	In der Lärmkartierung für belastete Schulen/Kitas fehlen die Hemelinger Einrichtungen komplett, obwohl mehrere Einrichtungen in Bereichen unzulässig hoher Lärmbelastung durch die Autobahn/Zubringer liegen (siehe strategische Lärmkarten). Z.B. Wilhelm Olbers Schule Lden> 65 dB, Schule Brinkmannstraße und Kita Bultstraße Lden>60dB, Schule Glockenstraße Lden>55 dB. Handelt es sich hier um ein Versehen oder um das bewußte Weglassen der hochbelasteten Einrichtungen mit dem Ziel , die sofort erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zu verhindern.
42	Spittaler Str.	28359	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Der Fuß- und Radweg zwischen Vor- und Spittaler Straße wird gerne von Motorradfahrern als Abkürzung zwischen Uni / Autobahn und Leher Heerstraße missbraucht. Nur wenige halten sich dort an Tempo 30. Abgesehen von der Gefahr (viele spielende Kinder) ist auch die Lärmbelästigung beim teilweise heftigen Beschleunigen extrem störend. Man könnte die Situation leicht beheben, wenn man den Weg durch Schikanen so gestaltet, dass nur noch Fußgänger und Radfahrer passieren können. Alternativ Schwellen auf der Straße, damit die Motorräder zumindest langsamer fahren.
43	Grundstraße	0	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	In der Grundstraße wäre m.E. Tempo 30 und eine kleine bepflanzte Stelle, die umfahren werden müßte, angebracht. Begründung: die Grundstraße wird sehr viel befahren durch den Parksuchverkehr, insbes. Kunden der "Ostertor/Steintor\meile", Suchverkehr der Fußballfans (hat sehr zugenommen, seit stadionnahe Stadtteile nur für Anwohner erreichbar sind), sowie parkplatzsuchende, die Veranstaltungen im "Aikido" und Tanzatelier besuchen und "Besucher" der Helenenstraße. Ich beobachte häufig, dass die Leute mehrere Runden fahren in der Hoffnung, einen frei werdenden Parkplatz zu ergattern."

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

44	Am Vorfeld	28259	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Straßenlärm an der B 75 Ortsteil Grolland.</p> <p>Aufbau von Lärmschutzwänden.</p> <p>Durch starke Zunahme des Straßenverkehrs wird es immer mehr unerträglich hier zu wohnen. Die Glasschutzwände bringen nichts, da sie zu niedrig sind und schräg stehen. Es entsteht eher das Gegenteil, denn der Lärm wird darüber hinaus weiter weg getragen. Weiterhin sieht man den ganzen Tag laufende Bilder, da die LKW's während des Vorbeifahrens darüber hinaus ragen. Bitte tun sie alles, daß hier vernünftige lamellenartige Lärmschutzwände wie an der B 75 in Huchting aufgebaut werden.</p> <p>Georg Preen</p>
45	Römerstr.	28203	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Römerstraße ist ab 19 Uhr -eigentlich- nur für Anwohner befahrbar. Der Verkehr läuft -zum Teil mit hoher Geschwindigkeit- die ganze Nacht. Besonders Taxen nutzen die Straße um den Taxenplatz Ecke Fehrfeld zu erreichen. Spricht man die Fahrer an, erntet man bestenfalls ein Grinsen, in der Regel einen dummen Spruch.</p> <p>Zusätzlich gibt es eine erhebliche Lärmbelästigung, weil die Gaststätten im Bereich der Straßeneinmündung vor dem Steintor die ganze Nacht mit offenen Türen arbeiten bzw. die Gäste ihre Getränke vor den Kneipen trinken.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

46	Bismarckstr.	28203	03.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Zebrastrreifen an der Bismarckstrasse!</p> <p>Keine Chance die Bismarckstr. zu überqueren, ohne sich selber in Gefahr zu bringen. Das Problem , den Streifen auf die Starsse zu bringen erschließt sich vielen nicht. Menschen die nicht mehr so ganz schnell sind werden knallhart ignoriert!</p> <p>Mehrere Blitzampeln hintereinander für nachts - insbesondere um die Bus- u LKW-fahrer auf Tempo 30 zu bringen! Mehr Polizeikontrollen wären sinnvoll, aber eigentlich will man das ja nicht.</p> <p>Diese Vorschläge sind nicht neu, sollten aber umgesetzt werden. Mindestens den Streifen mal ausprobieren - kann bei Erfolgslosigkeit wieder entfernt werden.</p> <p>MfG A.Harms</p>
47	Parkallee	28209	02.04.2014	Eisenbahn	<p>Vor gut 1 Jahr hat man Lärmschutzwände aufgestellt.</p> <p>Warum hat man aber am Rembertitunnel nur die eine Seite (Rembertistr./An der Weide) bedacht und nicht auch die andere Seite zur Parkallee? Der Lärm breitet sich doch nach allen Seiten aus. Wir kriegen die volle Breitseite des Lärms zu spüren. Dass die Güterzüge nur das Gleis 1 befahren, stimmt nicht. Sie nutzen des öfteren auch die übrigen Gleise (wg. Umleitung, Reparatur etc.) und das verdoppelt die Lärmbelastung.</p> <p>Außerdem bei Unfällen wie vor 2 Jahren könnten die Waggons von der Brücke fallen. Nicht auszudenken!!!</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

48	Am Sodenmatt	28259	02.04.2014	Flugzeuge	<p>Der Fluglärm ist nicht zu verkraften. Die sehr vielen Flugzeuge fliegen beim Landeanflug sehr tief über unser Haus zu dem nur ca. 2 - 3 km entfernten Bremer Flughafen. Die Landeanflüge erfolgen im Abstand von wenigen Minuten, fangen morgens um 6 Uhr an und dauern bis 23 Uhr und länger. Hinzu kommen noch Starts über unser Haus. Die Abgase durch den starken Flugverkehr sind bei uns auch sehr stark vorhanden.</p> <p>Medizinische Fachleute haben festgestellt, daß Flugverkehr im Wohngebiet für die Bevölkerung Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems verursacht. Auffällig ist, daß diese hier in unserem Umfeld gehäuft vorliegen.</p> <p>Wir fordern, daß die Flüge auf Routen über unbewohntes Gebiet geführt werden.</p> <p>Die häufigen Übungsflüge der Flugschule sind ebenfalls nicht zumutbar.</p> <p>Auffällig ist, daß die Flugzeuge von Ryan Air besonders viel Lärm verursachen.</p>
----	--------------	-------	------------	-----------	---

49	Harmstraße	0	02.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Lärm der BAB 1 ist unerträglich.</p> <p>Ich fordere aktiven Lärmschutz zwischen den Anschlussstellen Bremer Kreuz und Bremen Arsten. Als Sofortmaßnahme fordere ich Tempo 80 km/h für PKW und Tempo 60 km/h für LKW, einhergehend mit einem Überholverbot sowie strikte Überwachung der Anordnung mit ständiger Radarkontrolle. Diese Maßnahmen sind kostenneutral umsetzbar. Als weitere Maßnahme fordere ich den Einbau von Flüsterasphalt, analog zur Erneuerung der A1 in Richtung Hamburg.</p> <p>Begründung: Die Ortsteile Hemelingen /Arbergen werden ständig mit dem Lärm von der A1 beaufschlagt. Die Autobahn ist damals in unzumutbarer Nähe zur Wohnbebauung angelegt worden. Weil man beim Bau der Weserbrücke für die A1 Kosten sparen wollte, ging man ziemlich rechtwinklig über die Weser. Das hatte aber zur Folge, dass man einen großen Bogen bis dicht an die Wohnbebauung machen musste. Das Ergebnis ist die Dauerbeschallung mit unerträglichem Lärm.</p> <p>Wie Sie selbst im Lärmaktionsplan schreiben, führen Lärmschutzwände dazu, dass im Schatten dieser Lärmschutzwand eine gewisse Minderung zu erfahren sei. Sie lassen aber unausgesprochen, dass es in weiterer Entfernung zu einem größeren Lärmpegel kommt. Das darf so nicht sein.</p> <p>Weiterhin schreiben Sie im Lärmaktionsplan, dass ruhige Gebiete ruhig bleiben sollen und laute Gebiete möglichst ruhiger gemacht werden sollen.</p> <p>Das sind schöne Ziele. Wenn aber zum Beispiel ein ehemals ruhiges Gebiet, wie Bremen Arbergen, im Laufe der Jahre kontinuierlich stärker mit Lärm beaufschlagt wurde, so dass die Lebens-und Aufenthaltsqualität gegen Null geht, so halte ich Ihr Ansinnen für einen Schlag ins Gesicht aller Alt-Arberger Bürger. Dann gilt es hier erst mal den ruhigen Zustand wieder herstellen. Das Leben in diesem Stadtteil ist mit dieser Lärmbelastung gesundheitsschädlich.</p> <p>In Hemelingen / Arbergen sollten mehrere Lärmmess-Stationen errichtet werden, dann hat man einen Beleg für die tatsächliche Lärmbelastung. Sich immer nur auf Berechnungen und Gutachten zu berufen ist m.E. unlauter. Es ist zu einfach sich immer darauf zu berufen. Wenn man es ernst meint mit der Lärminderung, dann muss man auch die tatsächliche Belastung ermitteln.</p>
----	------------	---	------------	---------------------------	---

50	Harmstraße	28307	02.04.2014	Flugzeuge	<p>Seit Änderung der Wesertalroute im Jahre 2003 werden die Ortsteile Arbergen / Hemelingen mit vermeidbarem Fluglärm und Schadstoffen beaufschlagt. Die Grenze des Zumutbaren ist weit überschritten.</p> <p>Hinzu kommt, dass die aktuelle Flugroute ständig in Hemelinger/Arberger Wohngebiete hinein weit überschossen wird. Das ständige Verletzen des Nachtflugverbotes grenzt an vorsätzliche Körperverletzung. Wie kann es sein, dass im Flugplan des Flughafens Bremen Ankunftszeiten außerhalb der Betriebszeiten des Flughafens ausgewiesen werden. Wer genehmigt solch einen Flugplan?? Hier ist dringend Abhilfe gefordert. z. Bsp. Freitags von Antalya 22:50; Montags von Fuerteventura 22:50; tägl. von München 22:40; hinzu kommen noch die diversen außerplanmäßigen Nachtflüge. So darf man nicht mit den Bürgern umgehen.</p> <p>Weiterhin sollte Bremen die Studie des Herrn Professor Greiser nicht weiter blockieren oder hat man Angst vor den Ergebnissen??</p> <p>Ich fordere Sie auf, die alte Wesertalroute wieder einzuführen, d. h. die lärmoptimierte Route fliegen, so wie es die NIROS-Studie ergeben hat.</p> <p>Außerdem fordere ich, dass mindestens das Nachtflugverbot bei der Aufstellung des Flugplans eingehalten wird. Die umfangreichen Ausnahmeregelungen für verspätete Starts und Landungen müssen weiter eingeschränkt werden. Mit diesem Ausnahmenkatalog wird ja jeder verspätete Flug legalisiert, auf Kosten unserer Gesundheit.</p>
51	Westerholzstr.	28309	02.04.2014	Eisenbahn	<p>Wir sind direkt betroffen von der stark befahrenen Bahnlinie Bremen - Osnabrück .Nicht nur der Personennahverkehr sondern auch insbesondere der Güterverkehr verursachen einen erheblichen Lärm .</p> <p>Die Züge müssen mit lärmoptimierten Radreifen und Bremsen ausgestattet werden .</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung - insbesondere für den Güterverkehr- im gesamten Stadtverkehr.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

52	Westerholstr.	28309	02.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Je nach Windrichtung erhebliche Lärmbelästigung durch die A1 + Zubringer.</p> <p>Lärmschutzwände von Mahndorf bis Arsten sind notwendig.</p> <p>ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A1.</p> <p>Auf jeden Fall Begrenzung der Geschwindigkeit auf dem Zubringer und OPA-Belag + hoher Lärmschutzwand</p>
53	Osterdeich/Ecke Blankenburger Str.	28205	02.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Am Osterdeich insgesamt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zunehmend wieder Lärm durch die Kanaldeckel, die in Reihe auf der hausseitigen Fahrbahn liegen. Kein Klappern, wohl aber dies Dang-dang-Geräusch, vermutlich aufgrund mählicher Absenkung oder auch Frostschäden. Und, gibt es keine glatteren Deckel? 2. Tempo 30 in der verkehrsarmen Zeit von 19 (Abendruhe berücksichtigen!) bis 6 Uhr. Dann wird vielleicht Tempo 50 eingehalten, und Tempo 70 (und mehr) könnte stärker sanktioniert werden - Geschwindigkeitskontrollen vorausgesetzt, die aber 3. meines Wissens nur tagsüber und an den immergleiche Stellen (wie Westrampe) stattfinden, nicht aber auf dem langen ampelfreien Abschnitt zwischen Verdener und Stader Str. mit Gipfel des Geschwindigkeitsbogens bei der Tankstelle. Daher hier 4. besondere Maßnahmen vorsehen wie Fahrbahnverengung, Geschwindigkeitsmesstafel und Tempo 30 wegen Lärmschutz-Schild (wie Am Wall), evtl. Reduzierung der Straßenbeleuchtung wie in Zürich (vgl. UVP-Report 1/11, s. 35).

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

54	Westerholzstr.	28309	02.04.2014	Flugzeuge	<p>Die An/Abflüge werden u. A. über die Wohngebiete von Hemelingen geführt (Funkfeuer) .Eine Unterhaltung im Garten ist bei einem überfliegenden Flugzeug unmöglich.</p> <p>Auch in der Wohnung - bei geschl. Fenster stört- der Lärm erheblich.</p> <p>Vorschläge :</p> <p>An/Abflüge mglst. über das Wesertal</p> <p>Strikte Einhaltung des Nachtflugverbotes</p> <p>Leisere Flugzeuge.</p> <p>Bei Nichteinhaltung der zwei zuletzt genannten Punkte :</p> <p>Höhere Start und Landegebühren.</p>
55	Westerholzstr.	28309	02.04.2014	Industrie und Gewerbe	<p>Diverse Firmen im Hemelinger Hafen verursachen durch ihre Tätigkeiten wie z.B. Schreddern Ver/Umladung des Schrottes einen erheblichen z. Teil unerträglichen Lärm und dieses in der Zeit zwischen 7.00 und 19.00 Uhr - auch Samstag.Zum teil wird das Schrottgut aus grosser Höhe einfach fallen gelassen. Wir wohnen ca. 200 m - Luftlinie - entfernt und bekommen den Lärm voll mit.</p> <p>U.E. muss das Gewerbeaufsichtsamt den Firmen Lärmschutzmassnahmen wie hohe Einhausung oder Schallschutzwände verordnen.</p>

56	Stromer Landstr.	28197	01.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Lärmaktionsplan Stromer Landstraße 15 A-D,</p> <p>Unsere Anregungen und diverse Vorschläge zur Lärminderung und Verbesserung der Situation in Strom wurden in dem Aktionsplan zur Lärminderung nicht berücksichtigt. Reduzierte Lärmszenarien und ein zukunftsorientierter Verkehrsentwicklungsplan sind für den Ortsteil Strom bis in das Jahr 2025 nicht vorgesehen. Hierzu möchten wir Einspruch einlegen und nochmals die Kernpunkte unserer Forderungen darlegen. Für die Anwohner der Stromer Landstraße ist es dauerhaft nicht hinnehmbar, steigende Verkehrsaufkommen zu ertragen und auf entlastende Sanierungsmaßnahmen oder aktiven Lärmschutz verzichten zu müssen. Gerne stehen wir für eine Ortsbegehung und einem persönlichen Gespräch zur Verfügung.</p> <p>1.Die Stromer Landstraße hat bis heute ein sehr hohes Verkehrsaufkommen zu verkräften. Seit der letzten Verkehrsschätzung ist eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens anzunehmen (2011/2012 Verkehrsumlegung lt. Verkehrsabteilung: 400 Kfz/h, davon 20% LKW Anteil). Zur Einordnung und Beurteilung der Stromer Landstraße (z.B. in das Hauptverkehrsstraßennetz) ist das tatsächliche Verkehrsaufkommen z.B. durch eine Verkehrszählung zu belegen.</p> <p>2.Die Tag- und Nachtlärmpegel der Stromer Landstraße überschreiten die zulässigen Straßenlärmbelastungen für Dorfgebiete. Aufgrund des sehr schlechten Straßenzustandes und der regelmäßig überhöhten Geschwindigkeit treffen theoretische Ansätze nicht mehr auf die tatsächliche Lärmbelastung zu. Erschütterungsbelastungen werden nicht berücksichtigt. Zur Einordnung und Beurteilung der Stromer Landstraße sind tatsächlichen Belastungswerte notwendig und z.B. durch Lärmmessungen und Erschütterungsmessungen zu ermitteln.</p> <p>3.Die Ablehnung umfangreicher Sanierungsmaßnahmen (z.B. der Fahrbahnoberfläche) für die Stromer Landstraße kann nicht nachvollzogen werden. Der Straßenzustand ist sehr schlecht und für den ständigen Schwerlastverkehr nicht ausgelegt. Eine tiefgreifende Fahrbahnerneuerung mit notwendiger Kanalisationsverlegung der Regenwassersammelschächte und Höhenangleichung der Gullideckel sind zum jetzigen Zeitpunkt längs überfällig. Ein kurzfristiger Sanierungsplan und die erforderliche Bereitstellung von Finanzmitteln sollte unter allen Umständen Berücksichtigung finden.</p> <p>4.Eine sofortige und deutlich spürbare Entlastung (Lärm und Erschütterung) würde ein LKW-</p>
----	------------------	-------	------------	---------------------------	---

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

57	Hemmstraße	28215	01.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Erweiterung des Tempo 30-Limits in der Hemmstraße auf den Bereich ab Fürther Straße stadtauswärts Richtung Unisee. Diese Maßnahme würde dazu führen, dass der momentane Verkehrsstrom, insbesondere Lkw, von dieser relativ schmalen und fahrbahnnahe bebauten Straße auf besser dafür ausgelegte Strecken (weil breiter und mehrspuriger), z. B. über die Fürther Straße und den Utbremer Kreisel verlagert würde. Zur Zeit meidet der überwiegende Teil der motorisierten Verkehrsteilnehmer insbesondere den Utbremer Kreisel weil die installierten Ampeln viel Zeit kosten. Eine Ausweitung des Tempo 30-Limits wie zuvor beschrieben würde zudem die Attraktivität des anliegenden Einzelhandels steigern und somit auch zu einer weiteren Verbesserung der Einkaufs- und Lebenssituation im Stadtteil führen.
58	Sögestraße	28195	01.04.2014	andere Lärmquelle	Betrunkene Leute erzeugen in der Sögestraße die ganze Woche über Nachts unsäglichen Lärm. Dies könnte durch sensibilisierende Schilder gemindert werden. Viele Leute wissen nicht mal, dass in der Sögestraße auch Menschen wohnen, die schlafen wollen.
59	Sögestraße	28195	01.04.2014	Straßenbahn	In der Kurve vom Herdentor zum Schlüsselkorb wird ein teilweise unertragbarer Lärm erzeugt. Viele Straßenbahnfahrer meinen in der Kurve beschleunigen zu müssen. Dies erzeugt eine langanhaltendes quietschen, das einem die Nackenhaare aufstellen lässt und erreicht locker 90 db. Ein Geschwindigkeitsbegrenzungsschild, persönliche Maßnahmen oder eine öftere Bearbeitung des Schienenbereichs könnten diesen Lärm leicht lindern.
60	Sögestraße	28195	01.04.2014	Industrie und Gewerbe	Guten Tag, leider komme ich zu spät für die Anmerkungen. In der Sögestraße gibt in den frühen Morgenstunden (insb. Weihnachtszeit) ab ca. 5 Uhr massive Lärmbelästigungen von LKW Fahrern, die in der Straße ihre Ware abladen. Dabei werden meistens Paletten einfach auf den Boden fallengelassen. Nach meinen Lärmmessungen erreicht der Lärm hier z.T. 70 db (im 3. Stockwerk) Des Weiteren haben die Geschäfte (Wormland) tagsüber Musik laufen, bei der man im 3. Stock problemlos jedes Lied mitsingen kann. Auch hier werden 70 db erreicht. Mit den Anwohnern sollte daher gesprochen werden.
61	Westerholzstr.	0	01.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	AUTOBAHNZUBRINGER-Hemeligen: Tempolimit auf dem Zubringer 50 Km/h und hoher Lärmschutzwall - OPA-Belag Alternativ: Rückbau der Hochführung des Autobahnzubringers Pfalzburger Str. ! Stattdessen: Nutzung der bereits vorhandenen ebenerdigen Straße, ggf. mit neu zu bauendem Kreisel
62	Westerholzstr.	28309	01.04.2014	andere Lärmquelle	AUTOBAHNLÄRM : Durchgehender Lärmschutz von Mahndorf bis Arsten. Entsprechend der Windrichtung gesteuerte Geschwindigkeitsregelung (PKW80Km/h LKW 60 KM/h, die durch die bereits vorhandenen Verkehrsleitsysteme angezeigt werden könnte. Lärmschutzwall am Hemelinger Kleeblatt sowie Lärmschutzwände an der Autobahnbrücke

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

63	Westerholzstr.	28309	01.04.2014	Industrie und Gewerbe	Hohe Einhausungen für schrottverarbeitende Betriebe. Durch aus großer Höhe fallenlassen der Schrottteile entsteht für Anwohner unerträglicher Lärm. Mehr Kontrollen durch Gewerbeaufsicht und empfindliche Bestrafung bei Nichteinhaltung der Lärmgrenzen.
64	Westerholzstr.	28309	01.04.2014	Eisenbahn	Lärmoptimierte Radreifen und Bremsen sowie durchgängige Lärmschutzwände an allen Schienenanlagen. Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge - durchgängig 50 Km/h im Gesamtgebiet
65	Westerholzstr.	0	01.04.2014	Flugzeuge	Verlegung des Abflugdrehpunktes der Wesertalroute weiter östlich, so wie von DFS und Wölfel als beste lärmoptimierte Route berechnet. Bessere Kontrolle der Abflugroute: Vermeidung des Überflugs über bewohnte Hemelinger Gebiete! Deutlich höhere Gebühren bei Verstößen gegen Nachtflugverbot! Deutlich höhere Gebühren für laute Flugzeuge!
66	Papendieckstr.	28329	01.04.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Die Kreuzung Kurfürstenallee /Bürgermeister Spitta Allee leidet unter enormer Lärmbelastung. Die Anzahl der fahrenden Autos inklusive des LKW- Verkehrs erhöht sich jedes Jahr und macht den Lärmpegel unzumutbar. Eine Lärmschutzwand auf der Brücke über diese Kreuzung und ein Tempo 30 Limit auf der Bürgermeister Spitta Allee würden die Situation deutlich verbessern.
67	Hahnenstr.	28309	31.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Der Lärm durch den PKW und LKW Verkehr ist in der Hahnenstraße sehr hoch. Der Zustand der Straße ist sehr schlecht und erzeugt hohen Lärm durch die Abrollgeräusche. Der LKW-Verkehr ist in dieser Tempo 30 Straße viel zu hoch, insbesondere auch der LKW Verkehr der Firma Hirsch (Hahnenstr. 29-31) ist extrem störend. Vorschläge: - Die Straße sanieren. - Übergangsweise bis dahin Tempo 10. - Konsequente Überwachung der Geschwindigkeit. - Umsiedlung der Firma Hirsch, übergangsweise starke Beschränkung der Betriebszeit. - Trennung der Straße in der Mitte der Hahnenstraße.

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

68	Ludwigsburger Str.	0	31.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Im Zuge der Lärminderung butte auch über Möglichkeiten zur Einschränkung des Lärms von Motorrädern nachdenken: (Punktuelle) Geschwindigkeitskontrollen können vielleicht etwas bewirken, wenn die leider wohl meist gesetzlich zulässige Beschallung nicht anders unterbunden werden kann. Das aus der fragwürdigen Toleranz des Gesetzgebers erwachsende \"Selbstbewusstsein\" der Kradfahrer ist mehr als ein Ärgernis, wenn in verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen die Verkehrssicherheit durch rasende Beschallungsmaschinen gefährdet wird. "
69	Bultstraße	28309	31.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Lärmschutz an der Hemelinger Autobahnauffahrt und am Zubringer.
70	Riensberger Str.	28359	31.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	erhebliche Belastung durch Schleichverkehr, daher Einfahrt in die Riensberger Straße nur für Anlieger gestatten
71	Langsdamm	28279	30.03.2014	andere Lärmquelle	Nachschlag: mit allen Mitteln leiser zu machen!!!!!!!!!! > Und keine Windkraftanlagen errichten, da weiß man nicht was einem sonst auf die Ohren und Augen geht!!!
72	Langsdamm	28279	30.03.2014	andere Lärmquelle	Gesamt Obervieland ist belastet durch VERKEHRSLÄRM! Vorrangig durch die A1 (permante Lärmkulisse) vornehmlich durch Windrichtungen aus West - SüdWest - Süd - SüdOst. Je nach Wind- und Wohnungslage kommen dazu Eisenbahnlärm (Dreye), Fluglärm, Hubschrauberflüge, Spassflüge + Ausbildungsflüge. Weiter wären zu bemerken, wofür man aber Verständnis aufbringen muß, Lärm der Rettungsfahrzeuge. Zudem ist geplant Windkraftanlagen zu errichten... ES LANGT!!! Verwendet Eure Energie dafür die AUTOBAHN A1 mit allen Mitteln leiser zu machen!!!!!!!!!!

73	Langsdamm	28279	30.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Bevölkerung in Obervieland ist durch verschiedene Lärmquellen belastet (Autobahnlärm, Autobahnzubringerlärm, Fluglärm, Straßenbahnlärm und Lärm durch Kfz-Verkehr und Bahnlärm).</p> <p>Der starke Lärm führt, wie auch bereits in [1] beschrieben, zu Beeinträchtigungen des psychischen und sozialen Wohlbefindens und hat schädigende Einflüsse auf die Menschen in Obervieland.</p> <p>Stärkste Lärmquelle ist der Kfz-Verkehr auf der A1 zwischen den Autobahnanschlussstellen Brinkum und Hemelingen mit steigender Tendenz durch zunehmendes Verkehrsaufkommen.</p> <p>Es wird deshalb gefordert, Maßnahmen zur Ermittlung und Reduzierung der Lärmbelastung durchzuführen:</p> <p>a) Kurzfristig ist eine Geschwindigkeitsreduzierung/ - Begrenzung auf der A1 in dem lärm erzeugenden Bereich der Autobahn, die an dem Wohngebiet vorbeiführt, gefordert/durchführbar,</p> <p>b) Kurzfristige Überprüfung / Untersuchung des Einsatzes von geeigneten Schallschutzwänden</p> <p>c) Kurzfristig ist der Straßenbelag durch einen lärm dämpfenden, die Rollgeräusche reduzierenden Belag zu ändern</p> <p>Anmerkung: Unsachgemäß durchgeführte Reparaturen der Fahrbahnen verstärken den Reifenabrollschall.</p> <p>d) Mittelfristige Reduzierung des Fluglärms der an- und abfliegenden Flugzeuge des Bremer Flughafens durch z.B. geänderte Lande- und Startkorridore</p> <p>e) Neue zusätzliche Lärmquellen sollen vermieden werden. Deshalb wird die geplante Errichtung von Windkraftanlagen südlich der A1 abgelehnt.</p> <p>f) Bündelung der angeführten (und anderer möglicher) Maßnahmen auf Basis zielführender Schallmessungen</p>
----	-----------	-------	------------	---------------------------	---

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

74	Parkallee	28213	30.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Parkallee, grüne Welle schalten, um das stetige hochtourige Anfahren an Ampeln zu meiden, Flüsterasphalt. Regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen, die aktuelle Grenze von 50km/h wird nur selten eingehalten.</p> <p>Extreme Lärmbelastung geht auch von den Linienbussen aus, welche an den Ampeln anfahren, geräuscharme Fahrzeuge anschaffen, Fahrtechnik für Busfahrer zur Lärmreduktion?</p>
75	Berliner Str.	28203	30.03.2014	Flugzeuge	<p>Was auch immer es ist, es hat sich etwas geändert, dessen Folgen so nicht bleiben können: Etwa seit September 2013 sind startende Flugzeuge so laut zu hören, dass oftmals ab sechs Uhr nicht mehr an Schlaf zu denken ist. Dabei geht es nicht nur um die Lautstärke der Dröhngeräusche, sondern auch um die Dauer der Krachphasen. Weghören? Kann man vergessen. Das ist kein Vergleich mit den hier, in der östlichen Vorstadt, häufigen Sport- und Rettungshubschrauberflügen. In jüngster Vergangenheit hat das Problem (!) etwas nachgelassen, schon zuvor war es für kurze Zeit abgeschwächt, nahm dann jedoch wieder zu - und scheint also unberechenbar zu bleiben. Am Westwind allein kann es nicht liegen, jedenfalls nicht monatelang...</p>

76	Züricherstr.	28325	29.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Hallo</p> <p>ich wohne nun schon seit geraumer Zeit an der Züricherstr.</p> <p>Ich kann nur den Beitrag Nr.98 beipflichten:</p> <p>genauso wie der Autor es geschildert hat, ist der Zustand Rund um die Kreuzung Osterholzer / Züricherstr..</p> <p>Da hier im vorderen Bereich neuerdings viele kleinere Kinder wohnen, sollte schnellstens eine Geschwindigkeitsmessung Richtung Krankenhaus Ost durchgeführt werden. habe hier noch nie eine gesehen.</p> <p>Am wochende gibt es sehr laute motorräder , die gerade am Anfang der kreuzung meinen so richtig aufzudrehen. Unmöglich, und kaum vorstellbar das solche Geräte so laut sein dürfen.</p> <p>Ich schlage vor, das der Strassenbelag auf Flüstereigenschaft geändert wird. Das würde schon einiges an db. veringerung bringen.. Außerdem schlage ich vor, in diesem Zuge die Straßenbeschriftung neu aufzubringen, Teilweise werden wieder zwei Spuren genutzt, und keine kontrolliert es, siehe oben.!</p> <p>Die beschriebenen Fahrten von Krankenwagen haben doch sehr zugenommen, muß das extrem laute Horn jedesmal sein?</p> <p>Im übrigen habe ich vor drei Jahren einen Antrag auf Schallschutzfenster gestellt. Man sagte mir, das mein Haus leider eins zu weit von der Züricherstr. steht, halt Pech. so siehts aus, der Lärm aber weiterhin an mein Haus prallt. Ob nun direkt an der Strasse oder 10 m weiter weg, macht hier meßtechnisch und auch subjektiv keinen Unterschied. Lärm macht krank, die Krankheiten die dadurch ausgelöst werden, sind noch viel kostspieliger für die Gemeinschaft.</p> <p>MFG</p>
----	--------------	-------	------------	----------------------------	---

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

77	Brauerstraße	28309	29.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Autobahn Zubringer Hemelingen Die Hochlegung des Zubringers im Bereich des Hafens für die Unterfahrung durch die Bundesbahn, wird nicht mehr benötigt. Die enorme Lärmimmission lässt sich durch eine Verkehrsführung über die daneben verlaufenden 4 Spuren mit geringen Mitteln erreichen und sollte zeitnah umgesetzt werden.
78	Buntentorsteinweg	0	28.03.2014	Industrie und Gewerbe	Öffnungszeiten von REWE auf 20.00 Uhr reduzieren. Lärm von Lieferverkehr abschotten. Gegen das Schlagen der Autotüren Schallschutzwände zum Schutz der Anwohner installieren.
79	Emmastr.	28213	28.03.2014	Flugzeuge	In den letzten Monaten fliegen vermehrt Flugzeuge der Verkehrsfliegerschule über das Stadtgebiet - unklar ob Übungsschleifen oder Warteschleifen. Diese sollten auf unbewohntes / unbewohnteres Gebiet verlagert werden.
80	Am Lehester Deich	0	28.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	ich meine: Verkehrslärmbelästigung kurz vor der Kreuzung Lilienthaler/Borgfelder Heerstr.: - Buslinie 31 mit so wenigen Fahrgästen anders anbinden - Begegnung findet immer in Höhe der Hausnummer 77 D statt - Ampelphase überprüfen, damit der Stau sich verringert (auch Feinstaubbelastung) - Verkehrsberuhigung durch Verbot großer LKWs, evtl. auch aufgrund der Mautgebühr - andere Asphaltbeschichtung (silent Asphalt?)

81	Olbersstraße	0	27.03.2014	Eisenbahn	<p>Arbergen, besonders in dem Bereich zwischen Olbersstraße und Dahlwas ist durch Laerm extrem belastet:Die A1 kommt hier den Wohngebieten am naechsten, ihr niedriger Laermschutz kann noch nicht erhöht werden. Faelschlicher Weise starten unerlaubt immer noch viele Flugzeuge direkt ueber dieses Gebiet. Beide Laermquellen sind offensichtlich nicht vermeidbar.</p> <p>Auch nicht vermeidbar ist die zu erwartende weitere Belastun durch den Eisenbahnlaerm auf dieser Gueterverkehrsumgehungsstrecke, wenn erst Wilhelmshaven ans Netz geht. Schon jetzt ist der Laerm besonders durch immer mehr Nachtzuege bei vorherrschenden Wesrwinden nicht ertragbar.</p> <p>Eine kleine Erleichterung koennte erreicht werden, wenn die beiden Unterfuehrungen an dieser Strecke - Verlängerung der Olbersstraße ueber die Rampe ueber die A 1 in die Marsch und die Unterfuehrung der Autobahn - \"stabilisiert\" wuerden. Beide Brücken weisen eine Leichtbauweise auf, d. h. sie sind nach unten offen. Der Laerm der Zuege schwillt an diesen Brücken, die nur ca. 400 m voneinander entfernt sind deutlich an.</p> <p>Wie soll dieser Laerm bei vorwiegendem Nacht - Gueterverkehr ertragen werden?</p> <p>Klaus Buhr</p>
82	Am Deich	28199	27.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Grünenstraße ist mit Kopfsteinpflaster gepflastert und auf Höhe der Heinrich-Bierbaum-Straße Anlieferungsstraße für REWE und ALDI. Grausame Lärmbelästigung! Die LKW's halten direkt vor dem Wohnzimmer/Küchenfenster.Des Weiteren hat man die Lärmbelästigung durch vorbeifahrende Autos auf dem Kopfsteinpflaster, nicht jeder hält sich an die Geschwindigkeit...</p> <p>Mein Vorschlag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belag der Grünenstraße erneuern (Teer) und mit Beruhigungsinseln links und rechts versehen - Anlieferungszeiten für REWE und ALDI auf montags bis freitags beschränken. KEINE Anlieferung am Samstag!
83	Vor dem Steintor	28203	27.03.2014	Straßenbahn	<p>An verschiedenen Stellen des Schienenverlaufs zwischen Ziegenmarkt und Haltestelle Brunnenstraße scheinen Schadstellen zu bestehen. Es treten teils massive Vibrationen auf, die sich auf die Häuser der Umgebung übertragen und zu dampf-dröhnenden Störgeräuschen führen. Gläser und Parkettböden beginnen zu vibrieren.</p>

84	Vor dem Steintor	28203	27.03.2014	Industrie und Gewerbe	<p>Brunnenstraße/Vor dem Steintor:</p> <p>Die Anlieferung von Waren und Güter speziell bei Rossmann in den Nächten (werktags wie auch am Wochenende) sollte kategorisch verboten werden. Wünschenswert und dem Wohnumfeld entsprechend angepasst wäre es, den Lieferverkehr einzig am Tag/vormittags zu gestatten!</p>
85	Vor dem Steintor	28203	27.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Kopfsteinpflaster gegen Asphalt tauschen und gezielte Geschwindigkeitskontrollen nachts/nachts am Wochenende mit mobilen Einsatzteams. Gerade am Wochenende wird in der Nacht die Geschwindigkeit meist von Taxis aber auch von anderen VerkehrsteilnehmerInnen stark überschritten. Die Lärmbelastung ist hierdurch hoch - an entspannten Schlaf ist nicht zu denken.</p>
86	Doventorstr.	28195	26.03.2014	Straßenbahn	<p>evtl. mehr Dehnungsfugen in den Schienen in der Kurve, dort wo die Linie 3 in die Eduard-Schopf-Alle abbiegt, weil die Bahnen dort derart schnell um die Ecke fahren, sodass sie schon quietschen. Auch die Linie 2, die in diesem Bereich geradeaus fährt, braust vor unserem Haus Richtung Faulenstr. in einem enormen Tempo lang, wenn die Bahn nicht halten muss, sodass das ganze Haus vibriert. Dieser Lärm macht krank und ist gesundheitsschädigend. Manchmal ist es abends, wenn ich im Bett liege nicht auszuhalten. Dar Schall überträgt sich bis ins Bett hinein.</p> <p>Wenn auch die Schienenführung nicht geändert werden kann, vielleicht kann eine Veränderung an den Schienen bzw. an dem Gleisbett vorgenommen werden, so dass der Lärm zumindest etwas gedämpft wird.</p> <p>Bei offenen Fenster kann man zur Straßenseite im Wohnzimmer nicht sitzen, geschweige denn sich unterhalten, ohne ständig durch den Straßenlärm abgelenkt zu werden.</p>
87	Doventorstr.	28195	26.03.2014	Straßenbahn	<p>evtl. mehr Dehnungsfugen in den Schienen in der Kurve, dort wo die Linie 3 in die Eduard-Schopf-Alle abbiegt, weil die Bahnen dort derart schnell um die Ecke fahren, sodass sie schon quietschen. Auch die Linie 2, die in diesem Bereich geradeaus fährt, braust vor unserem Haus Richtung Faulenstr. in einem enormen Tempo lang, wenn die Bahn nicht halten muss, sodass das ganze Haus vibriert. Dieser Lärm macht krank und ist gesundheitsschädigend. Manchmal ist es abends, wenn ich im Bett liege nicht auszuhalten. Dar Schall überträgt sich bis ins Bett hinein.</p> <p>Wenn auch die Schienenführung nicht geändert werden kann, vielleicht kann eine Veränderung an den Schienen bzw. an dem Gleisbett vorgenommen werden, so dass der Lärm zumindest etwas gedämpft wird.</p> <p>Bei offenen Fenster kann man zur Straßenseite im Wohnzimmer nicht sitzen, geschweige denn sich unterhalten, ohne ständig durch den Straßenlärm abgelenkt zu werden.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

88	Roonstr.	28203	26.03.2014	Eisenbahn	<p>Die Roonstr. ist durch Schienenlärm extern belastet, insbesondere sind die nachts fahrenden Güterzüge, die mit hohen Geschwindigkeiten durch dieses dichtbesiedelte Stadtgebiet donnern eine Lärmquelle, deren reale Lautstärke man sich kaum vorstellen kann. Da die Roonstraße keine Lärmschutzwände erhalten kann, ist mein Vorschlag hier ein generelles Nachtfahrverbot für Güterzüge, bzw. eine erhebliche Geschwindigkeitsbeschränkung (vielleicht abhängig von der Besiedlungsdichte in dem betreffenden Gebiet).</p>
89	Theodor-Storm-Str.	28201	26.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Der Lärm des Strassenverkehrs fängt sich zwischen den Wohnhäusern der Theodor-Storm-Str., verstärkt durch die Ampelstops am Kirchweg bzw. an dem Abzweig zur Georg-Wulf-Str. Der bisher vorhandene Streifen mit Strauchwerk wurde dann auch noch rigoros zurückgeschnitten.</p> <p>Verbesserung des Lärmschutzes durch Lärmschutzwand, Flüsterasphalt oder Geschwindigkeitsbeschränkung. Alternativ endlich kurzfristige Fertigstellung der A281 und Rückbau der Neuenlanderstr. inklusive LKW Fahrverbot.</p>
90	Schwachhauser Heerstr.	28213	26.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Schwachhauser Heerstraße, von "Schwachhauser Ring" bis zur "Marcusallee" - tags wie nachts sehr belebt.</p> <p>Wir halten hier die Einrichtung eines Tempolimits auf 30km/h in der Zeit von 22-6 Uhr für sehr sinnvoll, analog zur Straße "Am Wall" in der Innenstadt.</p> <p>Sowohl der Lärm als auch die Feinstaubemission würden hierdurch zumindest 8 Stunden pro Tag merklich gemindert, wodurch sowohl Flora und Fauna als auch historische Bausubstanz nachhaltig geschont werden.</p>
91	Hemelinger Rampe	0	26.03.2014	Industrie und Gewerbe	<p>Überwachung der Betriebe am Hemelinger Hafen durch eine gestärkte Gewerbeaufsicht. Auch konsequente Erteilung von Strafen bei mehrfachen Verstößen.</p> <p>Lärmschutzwände an der Autobahn A1 Kleeblatt durchgängig für ganz Hemelingen. Keine Ansiedlung von Gewerbe mit Gefahrenpotential zu dicht an Wohnbebauung.</p>
92	Hemelinger Rampe	0	26.03.2014	Eisenbahn	<p>Lärminderung durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 50km/h. Außerdem Lärminderung durch Abschirmmassnahmen an den Radreifen der Güterzüge. Lärmschutzwände durchgehend auch an Gebäuden die nicht neu errichtet wurden.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

93	Hamburgerstr.	0	26.03.2014	Flugzeuge	<p>HEMELINGEN erstickt nicht nur am Fluglärm, sondern auch am Kerosienabfall der Flugzeuge. Auch die LKW belastung ist in der Funkschneise durch Mercedes erheblich gestiegen. Zum Dank dafür, das wie Hemelinger still halten, hat man uns auch noch über 80 Jahre alte Bäume in der Funkschneise gefällt. Die markierte Fläche könnte man mit hoch wachsende Bäume bepflanzen, um wenigstens einen Ersatz für den Baumverlust zu ersetzen. Auch die Eisenbahn belastung ist erheblich im Bereich der Funkschneise Osterhop Sensenstr. und Drillstr.</p> <p>Hemelingen ist der Stadtteil mit den meisten Industrie ansiedlungen, und wenigstens Geld Tel 01713003220..</p>
94	Franz-Schütte-Allee	28355	26.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist die Franz-Schütte-Allee ein Quell an Verkehrslärm. Tatsächlich gibt es am Ende der Straße einige Wohnhäuser - die Einzigen in der Straße. Hier leiden die Bewohner extrem unter dem Lärm der Autos und LKWs. Es wird auch immer schlimmer, da durch die Ampel ein starkes Beschleunigen, um die Grünphase zu erreichen gefördert wird. In Zukunft - wenn der Tunnel fertiggestellt wird, kann man hier wohl nicht mehr auf seinem Balkon sitzen.</p> <p>Mein Vorschlag ist es am Ende der Franz-Schütte-Allee (Richtung Oberneuland) eine 30er Zone einzurichten und diese mit einer verengten Stelle oder mit einer Straßenschwelle zu bestärken. Außerdem sollten im Bereich der Wohnhäuser mehr Büsche und schallbrechende Pflanzen platziert werden. Es ist genug Grünstreifen vorhanden. Die Krokusse haben genug Platz auf dem Rest der Franz-Schütte-Allee.</p> <p>Zusätzlich sollten LKWs dort nur von 8-18 Uhr fahren dürfen.</p> <p>Hoffentlich wird dort bald etwas unternommen. Sonst wird das Wohnen dort nach Tunnelfertigstellung zum Alptraum.</p>
95	Im Westerholz	28309	25.03.2014	Eisenbahn	<p>Güterzüge auf den Strecken nach Osnabrück und Hannover sollen zumindest in der Nacht langsamer fahren, um den Lärm zu reduzieren.</p>
96	Im Westerholz	28309	25.03.2014	Industrie und Gewerbe	<p>Schrottfirmen am Hemelinger Hafendamm müssen Auflagen bekommen - z.B. Schrott beim Verladen nicht aus großer Höhe fallen lassen oder hohe Schutzmauer zu errichten, ggf. einhausen.</p> <p>Fa. Berding Beton muss beim Pressen der Betonsteine die Tore geschlossen halten, da die tiefrequenten Töne weithin vernehmbar sind.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

97	Straßburgerstraße	28211	25.03.2014	Eisenbahn	Ständige Lärmbelästigung durch Abend-und Nachtverkehr der Güterzüge, auch tagsüber z.T. sehr beeinträchtigend. Vorschlag: Nachfahrverbot bzw. Reduzierung des Güterverkehrs nachts. Lärmdämpfung der Brems- und Schienensysteme, Geschwindigkeitsreduktion
98	Hemslinger Weg	28307	25.03.2014	Eisenbahn	Es existiert bereits eine Lärmschutzwand bis zum Treppenaufgang zu den Schienen. Um den Lärm, insbesondere der an der Ampel gehaltenen Güterzüge(An- und Abfahren) zu verringern, ist eine Verlängerung der Lärmschutzwand wohnortsseitig erforderlich. Die Lärmschutzwand könnte bis zur neu gebauten Brücke verlängert werden.
99	Am Kleißeberg	28307	24.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Wir fordern Lärmschutz rund um das Hemelinger Kleeblatt.
100	Am Querkamp	28355	24.03.2014	Eisenbahn	Schließung der LSW-Lücken im Bereich Rockwinkeler Heerstr /Rockwinkeler Landstr.
101	Auf der Heide	28355	24.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Tempo 30 auf den gesamten Bereich der Straße "Auf der Heide" ausdehnen, i.e. auch auf den kurzen Bereich zwischen Einmündung "Mühlenfeldstraße" und Ampel "Rockwinkeler Landstraße". PKWs beschleunigen in diesem Bereich ständig die Geschwindigkeiten mit erheblichen Geschwindigkeits-überschreitungen , um die Grünphasen der Ampel zu erreichen, dadurch starke Lärmbelästigung in unserem alten, direkt an der Straße befindlichen Wohnhaus und außerdem Gefahrenquelle. Bedeutet für die Buslinien 33/34 keine Zeitverzögerung, da durch die Haltestellen nur langsam angefahren werden kann!
102	Am Querkamp	28355	24.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	- grundsätzlich Einsatz von Flüsterasphalt bei Straßenbau/-Erneuerung, speziell A 27 und Rockwinkeler Heerstr. + Wohnstraßen in Oberneuland - Schließung der LSW-Lücken an A 27 in Richtung Oberneuland - Verhinderung des Durchgangsverkehrs aus/in Richtung OHZ , besonders nach Fertigstellung der Bahnunterführungen

103	Rockwinkeler Landstr.	28355	23.03.2014	andere Lärmquelle	Schließung der Lücke der Lärmschutzwände an der A 27 Höhe Oberneuland/ Achterdiek
104	Osterfeuerbergstr.	0	23.03.2014	Eisenbahn	<p>Sehr geehrt Damen und Herren,</p> <p>im Frühjahr 2010 erklärten die Vertreter der Deutschen Bahn AG auf einer öffentlichen Veranstaltung die Maßnahmen für Lärmschutz im Bereich Bremen Walle für abgeschlossen. Die Anwohner des beidseitigen Bereiches zwischen Utbremer Funkturm und Walle-Center nahmen diese realitätsferne Äußerung zum Anlass, um mit einer Petition an den Deutschen Bundestag eine Nachbesserung in Sachen Lärmschutz zu erwirken. Im Verlauf der Bearbeitung der Petition kam es am 06.02.2012 zu einer Ortsbegehung durch den Petitionsausschuss. Dieser teilte die Auffassung der Petenten und erteilte mehrere Prüfaufträge:</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecken</p> <p>Parallelweg Burchardtstraße Osterfeuerbergstraße Lärmschutz an der Brücke Osterfeuerbergstraße</p> <p>Zudem sollte eine Prüfung erfolgen, den Einbau von Lärmschutzfenstern solange zu entfristen, bis die Auswirkungen anderer Lärmschutzmaßnahmen deren Einbau nicht mehr notwendig macht.</p> <p>http://bundestag.de/dokumente/textarchiv/2012/37693331_kw06_pet_bremen/index.html</p> <p>Als Ergebnis dieser Prüfungen wurde den Petenten die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Osterfeuerbergstraße zugesagt. In der Karte zu Maßnahmen der Bundesbahn in Bremen ist diese, als in Planung, unter Nummer 15a ersichtlich. Ausmaß und Wirkung sind uns nicht bekannt.</p> <p>http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/BdV_L_L%E4rmschutz_Endf_Grafik.pdf</p> <p>Die Prognosen, insbesondere zur Entwicklung des Güterverkehrs von/nach Bremerhaven, lassen für diesen Streckenabschnitt, welcher zudem durch den Rangierverkehr zum Hinterlandterminal Gröpelingen belastet ist, eine erhebliche Lärmzunahme erwarten. Somit bleiben, bei Einhaltung der</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

105	Bruchweg	0	23.03.2014	Eisenbahn	<p>Lärmschutzwand auf unserer Seite der Bahn, gegen Bahnlärm und Gewerbelärm.</p> <p>Zone 30 im Gesamten Bruchweg und Verbot von LKW.</p> <p>Sperrung der Zufahrt zu Sandersfeld im Bruchweg für Lastwagen.</p> <p>Begründungen: Der Bahnlärm nimmt stetig zu und uns wurde schon vor Jahren eine Lärmschutzwand versprochen. Diese Lärmschutzwand muss aber schallbrechend sein, da der Lärm ansonsten von den großen Hallen zurückgeworfen wird.</p> <p>Durch den Bruchweg waren Lastwagen mit Anhänger um durch eine schmale Einfahrt zu Sandersfeld zu kommen. Damit dies nicht nötig ist, hat Sandersfeld eine extra Zufahrt über die Funkschneise bekommen. Da die Einfahrt noch offen ist und Sandersfeld seine Anschrift nicht ändert, fahren die LKW's durch den Bruchweg.</p>
106	Klausstraße	28309	22.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Das Hermelinger Kleeblatt muss wieder bewaldet werden. Auch hier ist es dringend geboten, in Richtung Hemelingen, eine Lärmschutzwand zu errichten!</p>
107	Klausstraße	28309	22.03.2014	Eisenbahn	<p>Dichte Bepflanzung entlang der Trasse an der Hermelin Rampe sowie Geschwindigkeitsbegrenzung. Das Bremsen der Züge ist eine erhebliche Belastung. Vor allem des Nachts. Auch über eine Schallschutzwand muss nachgedacht werden</p>
108	Olbersstr.	28307	22.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Wir wohnen direkt an der A1. Der Lärm ist unerträglich, insbes. bei Südwestwind (66dBA Tag und Nacht). Mögliche Massnahmen:</p> <p>Vorh. Lärmschutzwände erhöhen und begrünen.</p> <p>Geschwindigkeit auf der A1 begrenzen.</p>
109	Neustadtstr.	28309	22.03.2014	andere Lärmquelle	<p>Lärmschutzmassnahmen im Bereich Autobahnabfahrt Hemelingen</p>
110	Klausstraße	28309	22.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Wir fordern den den längst fälligen Weiterbau der Lärmschutzwand an der A 1 von der Bahnlinie HB/OS über die Weserbrücke bis Arsten.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

111	Klausstraße	0	22.03.2014	Industrie und Gewerbe	<p>Seit vielen Jahren leiden wir , östlich des Autobahnzubringers Hemelingen, an dem zunehmenden Lärm der Schrotthändler Hirsch und Intersero keine 200 Meter Luftlinie entfernt. Staub , Lärm und Vibrationen beeinträchtigen das Lebensgefühl erheblich.</p> <p>Wir fordern, das diese Betriebe die Auflage bekommen, in Lärmschutzmaßnahmen zu investieren.</p> <p>Lärmschutzwände (höher als die Schrottberge) oder überdachte Schrottlagerflächen wären in unseren Augen geeignete Maßnahmen</p>
112	Buntentorsteinweg	28201	22.03.2014	Straßenbahn	<p>Reduzierung der Geschwindigkeit auf max. 30 km/h .</p> <p>Über Nacht könnten mehr Bahnen der neusten Generation eingesetzt werden. Das Heulen der Motoren der Bahnen der älteren Generation ist weitaus höher, als das der neueren.</p> <p>Größte Lärmquelle ist das Beschleunigen und Bremsen der Bahnen</p>
113	Bultstraße	28309	21.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Lärmschutz rund um die Autobahnanbindung (Kleeblatt) Hemelingen
114	Mittelwiese	28215	21.03.2014	Eisenbahn	Der Lärm insbesondere der Eisenbahnbrücke über die Weser verteilt sich gerade nachts durch komplett Findorff. Trotz geschlossener Fenster können gerade nachts die Güterzüge noch deutlich vernommen werden. Hier sollten dringend Maßnahmen an der Brücke durchgeführt werden. Der normale Straßenverkehr ist im Vergleich dazu eher lächerlich gering.
115	Otto-Wels-Str.	28279	21.03.2014	Flugzeuge	Das wir die Einflugschneise vom Rettungshubschrauber sind ist zu verkraften (er rettet Leben), aber die ganzen kleinen Flugzeuge (Inselhopper, Privatmaschinen und Städteverbindungen) ist unerträglich. Da die Flugzeuge schon so niedrig sind und wir die Rillen der Räder sehen können .
116	Otto-Wels-Str.	28279	21.03.2014	Straßenbahn	<p>Zwischen den Haltestellen Twiedelfsweg und Heukämpendamm ist die Bahn derart laut, dass ein Gespräch bei offenem Fenster unterbrochtern werden muß. Es ist ein Gefühl als ob die Bahn über die Terasse fährt. Leider wird nie der Geräuschpegel gemessen sondern nur errechnet . Strecke wurde wegen des Untergrundes nicht im Trog gebaut wodurch sich das Fahrgeräusch gut verteilt (von der Abfahrt bis zur Ankunft der jeweiligen Station).</p> <p>Durch Tempo 30kmh und einer vernünftigen Begrünung wie an der Georg-Bitter-Trasse oder beim Flughafen könnte man auch seinen Urlaub im eigenen Garten genießen.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

117	Harlinger Str.	28259	21.03.2014	Flugzeuge	Wir wohnen seitlich von der Landebahn in Grolland. Landene Flugzeuge bekommen wir so kaum mit, aber wenn die Flugzeugturbinen morgens um 6:00 Uhr über mehrere Minuten "warmlaufen" wird es laut und wenn von unserem Endpunkt der Startbahn gestartet wird, ist es auf den ersten Metern des Flugzeugs am Boden sehr laut. D. h. der Hauptlärm wird für uns wird am Boden erzeugt. Daher glauben wir, dass ein verbesserter Schallschutz z. B. über eine höhere und effektivere Schallschutzwand eine starke Lärmverminderung bringen würde.
118	Hoetgerweg	28355	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Autobahn A27, Abfahrt Vahr/Oberneuland: Erweiterung der Lärmschutzwände auf den Bereich der Autobahnbrücke. Durch die höhere Lage der Fahrbahnen und die Breite der Trasse mit Auf- und Abfahrten kommt der Lärm über den vorhandenen Lärmschutz und lässt Schlafen bei geöffneten Fenstern in den frühen Morgenstunden nicht zu.
119	Gustav-Deckwitz-Str.	28277	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Bei ungünstiger Witterungslage (Südwind, klare Frostnächte, usw.) ist die Autobahn A1 sehr laut zu hören, ein Schlafen ist kaum möglich. Vorschlag. Lärmschutzmaßnahmen an der A1 wie sie im Bereich der A1 Höhe Grundbergsee realisiert wurden, wie Flüsterasphalt und Lärmschutzwände, die dem heutigen Stand entsprechen.
120	Auf dem Kronsberg	28309	20.03.2014	Eisenbahn	In den letzten Monaten hat der nächtlichem Güterzugverkehr auf der Strecke Bremen-Osnabrück deutlich zugenommen, was zu massiven Schlafstörungen und Gesundheitsgefährdung der betroffenen Anwohner führt. Bei voller Kapazität des Jade-Weser Ports ist eine weitere Zunahme zu erwarten. Es ist zu prüfen, durch welche Maßnahmen die Gesundheit der Anwohner am effektivsten geschützt werden kann. Am sinnvollsten erscheint eine generelle nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge in den kritischen Bereichen.
121	Ilmenauer Str.	28205	20.03.2014	andere Lärmquelle	Elektroautoförderplan für Bremen nach norwegischem Vorbild. Aktionsplan, Einzelaspekte, norwegische Sprachkenntnisse - alles bei mir vorhanden. Zur Umsetzung brauche ich Sie. Für Kopenhagen als Fahrradstadt kann ich natürlich auch mit Dänisch aushelfen, aber wer kann das nicht?. Einf ach fragen oder von einer ungesteuerten Entwicklung überrannt werden...
122	Auf dem Kronsberg	28309	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Die vorliegenden strategischen Lärmkarten (insbesondere Lnight) zeigen eindeutig einen Lärm-Hotspot im Bereich Hemelinger Kleeblatt, der Lärm über 50 dB(A) breitet sich bis weit in die Hemelinger/Arberger Wohngebiete aus. Von Überschreitungen >55 dB(A) ist der gesamte südliche Teil des Hemelinger Wohngebietes betroffen. Zusätzlich zeigen die Gewerbelärmkarten für die Nacht ebenfalls eine Lärmausbreitung >55dB(A) bis in die Wohngebiete Marschstraße/Hahnenstraße hinein. Dies bestärkt uns in unserer Forderung nach effektiven Lärmschutzmaßnahme rund ums Hemelinger Kleeblatt. Mit Lärmschutzwänden ist es nicht getan, erforderlich ist ein hoher bepflanzter Wall.

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

123	Vahrer Straße	0	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Vahrer Straße beidseitig tags und nachts Parken größtenteils erlauben, bringt den Verkehr auf die linke Spur, die noch nicht so kaputtgefahren ist, verhindert \Rennen\" von nebeneinander fahrenden Fahrzeugen. Den weißen Kringel und die überflüssigen Pfeile auf der Einmündung Amelinghauser Straße entfernen. Wer hat nur diesen gefährlichen Einfall gehabt? Hält man sich an diese Markierungen, steht das jeweils zweite KFZ, dass links abbiegen will, mit dem Heck auf der linken Fahrspur.. spart Bremsenquietschen und Unfälle.."
124	Wecholder Str.	28277	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Die Alfred-Faust-Str./Dreyer Str. ist zu einer Verbindungsstraße zwischen Brinkum Nord und Obervieland geworden, hier wird gerast und es gibt ein immer größeres Verkehrsaufkommen, es ist unerträglich geworden auch auf Grund des Tempolimits in der Kattenturmer Heeerstr. Außerdem haben wir noch den Lärm der Hansalinie zu ertragen. Wann geschieht hier endlich etwas!
125	Grünenstraße	28199	20.03.2014	andere Lärmquelle	Grünenstraße die keine Bäume hat, aber Lärmstärke, die gesundheitsschädlich bis Schmerzgrenze macht durch Lieferfahrzeuge von Rewe und Aldi Marken. Dazu kommt auch das Steinpflaster Die Grünenstraße ist eine Wohnstraße mit Altenheim, Kinder Krippe und besonders vielen Rollstuhl- und Fahrradfahrer, aber sie hat keine Fahrradwege, keine Barrierefreiheit für Rollator, Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle, weil vor mehr als 20 Jahren war diese Straße Industriegebiet. Seitdem gab es keinerlei Änderung oder Verbesserung
126	Espoopr.	28719	2014-03-20 14:07:21	Straße (ohne Straßenbahn)	Aktiver Lärmschutz entlang der A27 im gesamten Stadtgebiet, auch und gerade im Bereich der Lesumquerung (nördlich der Lesum!) durch Lärmschutzwände, Flüsterasphalt und Tempolimit DEUTLICH unter dem bestehenden!!!! Vorschlag: 80 km/h. So groß ist Bremen nicht, da kommt man auch mit 80 km/h schnell durch!
127	Rockwinkeler Landstraße	28355	2014-03-20 11:53:15	andere Lärmquelle	die Autobahn A27 hat im Bereich der Sportanlage Oberneuland keine Lärmschutzwand. Eine solche wäre jedoch dringend erforderlich, da der Lärm in meinem Wohnbereich unerträglich ist. Im Garten sitzen oder bei offenem Fenster schlafen sind durch das ständige Rauschen der Autobahn gesundheitlich eine Zumutung.

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

128	Schwachhauser Heerstr.	28211	2014-03-20 11:05:06	Eisenbahn	<p>Besonders der Güterzugverkehr nachts und in den Morgenstunden ist unerträglich: bis zu 60 Sekunden kreischende Bremsen, teils minutenlanges gellendes Pfeifen und Tuten der Züge, daß man trotz geschlossener !!! Fenster aus dem Schlaf hochschreckt. Auch tagsüber ist die Terrasse kaum zu benutzen wegen des intensiven Zugverkehrs. Wir wohnen im 5. Stock, ob da Lärmschutzwände noch wirksam sind?</p> <p>Vorschlag: Verbot des nächtlichen unsäglichen Dauerrangierens mit Pfeifen und Tuten.</p> <p>Ab sofort (längst überfällig): Einsatz von Flüsterbremsen und weiteren lärmreduzierenden Ein- und Umbauten der Züge.</p>
129	Im Achterkamp	28359	20.03.2014	andere Lärmquelle	<p>In meiner Nachbarschaft gibt es täglich mehrfach Lärm durch einen sehr tiefen Ton, jeweils zwischen 5 und 15 sec lang. Ich selbst kann die Quelle nicht orten und hätte gerne Unterstützung.</p>
130	Im Achterkamp	28359	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Auf der Autobahn A27 HB Richtung Bhv und umgekehrt zwischen Abfahrt Vahr und Uni sollte es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h geben. Vor Jahren gab es in diesen Abschnitt eine Baustelle. Zu der zeit war die Lärmbelästigung kein Thema. Aber seitdem man auf dieser Strecke wieder 120km/h fahren kann, ist es oft zu laut. Ich selbst nutze die Atobahn um zur Arbeit zu fahren, also wäre auch selbst betroffen von einer Geschwindigkeitsbeschränkung.</p>
131	Bismarckstr.	28203	20.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>LKW-Verbor in der Nachtzeit von 20 Uhr bis 6 Uhr morgens wegen Lärm</p>
132	Sternenhof	28215	19.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Jeden Morgen zwischen 07:45 Uhr und 12:00 Uhr fahren durch diese kleine Sackgasse eine Vielzahl von Autos um nach Parkmöglichkeiten zu suchen! Da zusätzlich zu der Lärmbelästigung auch noch die Luftverschmutzung und unerlaubtes Parken auf den schmalen Gehwegen hinzukommen, sollte diese kleine Straße ausschließlich nur für Anwohner nutzbar sein! Hier würde ein Schild Bewohnerparken wahrscheinlich schon für Abhilfe sorgen!</p>
133	Eiderstraße	28219	19.03.2014	Eisenbahn	<p>Wohne über 40 Jahre in der Eiderstrasse neuerdings fahren Nachts ab 1 Uhr Züge die so schwere Lasten tragen das sogar unsere Häuser vibrieren. Der Lärm wir in der Strasse und an den Hinterfronten so reflektiert das er die 100 dB Grenze erreicht. Eine Lärmschutzwand würde da helfen. der gleichen Meinung sind fast alle Anwohner der Eiderstrasse. In der Kastanienstrasse wurde eine Lärmschutzwand errichtet?</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

134	Kirchbachstraße	28211	19.03.2014	Eisenbahn	<p>Ca. 700 m trennen unser Haus von den Gleisen der Deutschen Bahn und abhängig davon, wie der Wind steht, fahren die Züge akustisch lautstark durch unseren Garten. Unerträglich die Vorstellung – nicht nur für die Nachtstunden, dass das noch schlimmer werden soll.</p> <p>Vielleicht hilft ja planerisch der Gedanke, dass nicht jeder Zug, der Güter in Bremerhaven umschlagen soll, Bremen durchqueren muss. Ortsumfahrung entlastet bereits beim Straßenverkehr die Anwohnerinnen und Anwohner der praktizierenden Kommunen vom Durchgangsverkehr. Da Gleisanlagen sowieso neu gebaut oder kostenintensiv umgerüstet werden müssen, also auch mal „quer“ denken.</p> <p>Zum Beispiel auch daran, Güterverkehrsgleise parallel zu den Autobahnen zu planen. Mit einem ordentlichen Schallschutz schlägt man dann 2 Fliegen mit einer Klappe.</p>
-----	-----------------	-------	------------	-----------	--

135	Kirchbachstraße	28211	19.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Die Kirchbachstraße hat sich auf dem Streckenabschnitt zwischen Schwachhauser Heerstraße und Kurfürstenallee zur Hauptverkehrsstrecke entwickelt. Von beiden Kreuzungen ausgesehen muss sie PKW- und LKW- Verkehre aus drei Richtungen aufnehmen und sie am anderen Ende des Streckenabschnitts wieder verteilen. Gerade in den letzten Jahren ist das Verkehrsaufkommen – auch LKWs - dabei deutlich angestiegen.</p> <p>Da die Straße hier „schnurgerade“ verläuft und wegen der beidseitigen nahezu geschlossenen Bebauung „Schlucht-ähnlich“ wirkt, werden viele Autofahrerinnen und –fahrer dazu verleitet, ihre Disziplin – im wahren Wortsinn – „fahren“ zu lassen; mit dem Ergebnis, dass sich kaum jemand an die innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen hält.</p> <p>Zeigt die Ampel am jeweilig angestrebten anderen Ende der Strecke „Grün“, wird gern beschleunigt, um nicht schon wieder an einer Ampel warten zu müssen.</p> <p>Zu gefährlichen Situationen kommt es auch immer wieder im Einmündungsbereich der Scharnhorststraße. Von der Unterfahung Kurfürstenallee kommend gibt es dort sehr viele Rechtsabbieger, die gleich nach der Beschleunigungsphase hinter der beampelten Kreuzung wieder abbremsen müssen. Diejenigen, die hinter ihnen in Geradeausrichtung unterwegs sind, weichen abrupt auf den linken Fahrstreifen aus, um das nicht abwarten zu müssen, geben Gas und müssen sich dann gleich wieder rechtseinordnen, um in Höhe Schwachhauser Ring geradeaus fahren zu können. Daraus resultieren regelrecht kleine Autorennen und regelmäßig bedrängen sich Autofahrer der beiden Fahrspuren .</p> <p>Lange Rede – kurzer Sinn: Ab und an Radarkontrollen, Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km zwischen 22:00 und 6:00 Uhr, und ansonsten in beiden Richtungen LED - Geschwindigkeitsanzeigetafeln installieren; vielleicht mal mit attraktiveren Botschaften, wie: Diese Fahrweise kostet Sie 2 Punkte und 100,- €.</p>
-----	-----------------	-------	------------	---------------------------	--

136	Tübinger Straße	0	18.03.2014	Eisenbahn	<p>Erweiterung der Lärmschutzwand an der Kastanienstraße über den Tunnel Münchner Straße hinaus.</p> <p>Im Wohngebiet Tübinger/Nürnberger/Bayreuther Straße wird man oft durch die lauten Güterzüge gestört. Der Güterzugverkehr hat in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Und damit auch die Beeinträchtigung durch den Lärm.</p> <p>Schallschutzfenster sind keine Alternative. Es geht um den Lärm, dem man z.B. Nachts bei offenen Fenstern (im Sommer notwendig) oder im Freien ausgesetzt ist.</p>
-----	-----------------	---	------------	-----------	--

137	Kirchbachstraße	28211	18.03.2014	Straßenbahn	<p>Alle 2 bis 3 Minuten fährt an unserem Haus eine Straßenbahn oder ein Linienbus vorbei. Seit mehreren Jahren stehen wir wegen des damit verbundenen, andauernden und zunehmenden Lärms im Dialog mit der BSAG. Selbst gemessen haben wir kürzlich bis zu 80 dB(A) und das wir damit nicht falsch liegen, offenbart der Bremer Geoviewer zum Thema Lärm. Der zeigt, dass der Anteil der Belastungen durch Straßenbahnlärm im gesamten Stadtgebiet tagsüber und nachts enorm ist (http://www.geoviewer.umwelt.bremen.de/laerm).</p> <p>Zum Handeln aufgerufen fühlte sich die BSAG durch unsere Interventionen bislang nicht und berief sich unausgesprochen darauf, dass für bestehende Verkehrswege keine Lärmgrenzwerte vorgesehen sein.</p> <p>Ich rege nun an, im Zuge der Entwicklung des Lärmaktionsplanes juristisch prüfen zu lassen, ob der Gesetzgeber dem Lärmverursacher damit tatsächlich einen Freibrief ausstellen wollte oder ob das BIMSCHG nicht viel mehr regelt, dass jedes einzelne Fahrzeug - unabhängig davon, auf welchen Verkehrswegen es betrieben wird - sehr wohl die aktuellen Grenzwerte einzuhalten hat. Zumindest laut § 38:</p> <p>„(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, Schienen-, Luft- und Wasserfahrzeuge sowie Schwimmkörper und schwimmende Anlagen müssen so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.“</p> <p>Wenn das so ist, ist Ruhe auf den Straßenbahnschienen durchsetzbar.</p> <p>Alternativ oder ergänzend könnte Bremen seine Mittelvergabe an die Verkehrsbetriebe auch vertraglich an Lärmsanierungsaufgaben auf Bestandsstrecken knüpfen.</p>
138	Roonstraße	28203	18.03.2014	Eisenbahn	<p>Im Bereich der Wohnbebauung in der Stolzenauer Straße in Hastedt ist eine Lärmschutzwand an der Eisenbahn dringend notwendig, da dort gesundheitsgefährdende Lärmwerte von über 70 dB(A) nachts verzeichnet werden.</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

139	Staustraße	28279	18.03.2014	Flugzeuge	Der Fluglärm im schönen Stadtteil Habenhausen ist insbesondere zu den Stoßzeiten am Morgen ab 06:00 Uhr und am Abend ab 20:00 Uhr häufig nicht zu ertragen, zumal die Flugzeuge so niedrig (direkt über die Staustrasse hinwegfliegen), dass man glaubt die ausgefahrenen Fahrwerke greifen zu können. An ein Verweilen außerhalb des Gebäudes ist gerade im Sommer dann kaum zu denken. Hier ist dringender Handlungsbedarf durch eine Veränderung der Flugroute, um die erheblichen Belastungen auf \"Nicht-Wohngebiete\" und \"Nicht-Naturschutzgebiete\" zu verschieben. Ferner müssen die Flugzeuge im Anflug länger auf einer zu ertragenen Flughöhe verbleiben bevor sie dann die Landbahn direkter und vor allem steiler anfliegen. Bremen sollte sich nicht erlauben derartige wunderbare Wohngebiete so auf das Abstellgleis zu schieben. "
140	Wilde Rodung	28757	18.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Überwachung der vom Fahrzeug ausgehenden Lärmemissionen sollte ausgeweitet werden (sofern sie überhaupt durchgeführt wird). Insbesondere die Lärmbelästigung durch Motorrädern nimmt nach meiner Wahrnehmung beständig zu. Bestehende grenzwerte müssen eingehalten werden. Des weiteren sollte sich das Land Bremen dafür einsetzen, dass die Lärmgrenzwerte bei Motorrädern deutlich abgesenkt werden.
141	Wilde Rodung	28757	18.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Bremen sollte beim Aufbringen neuer Fahrbahnmarkierungen auf Autobahnen darauf verzichten, die unterbrochenen Mittellinien mit speziellen Kaltplastikprofilmarkierung (akustische und haptische Warnfunktion beim Überfahren) zu versehen. Diese erzeugen beim Überfahren (was bei jedem Spurwechsel geschieht) sehr laute Geräusche und führen zu einer erheblichen Lärmbelastung. Die Kaltplastikprofilmarkierung sollte lediglich auf den jeweiligen Fahrbahnbegrenzungslinien aufgebracht werden, die im Regelfall nicht überfahren werden dürfen.
142	Roggenkamp	28259	17.03.2014	Eisenbahn	Die Eisenbahnbrücke über der Varreler Bäke mit einer Lärmschutzwand zu versehen!!
143	Marßel	28719	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	vollständige Schließung der LSW entlang der A27 - keine Lücken (wie derzeit) in der Wand lassen, da der Schall den Autobahnlärm weit über die Felder nach Alt-Marsseel trägt.
144	Dechtestraße	28307	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Wir wohnen direkt am Mahndorfer Deich, unser Garten ist allerdings nur bedingt bei Nordwind nutzbar! Die A1 schallt bei der Hauptwindrichtung Süd-West ungehindert über den Mahndorfer See, besonders bei Regen hören sich die LKWs an, als führen sie direkt vor dem Haus vorbei! Vorschlag Lärmschutzwand, Flüsterasphalt, Tempolimit für LKW - oder eindeckeln der A1 vom Bremer Kreuz bis Brinkum, so wie in Hamburg!

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

145	Olbersstraße	28307	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Erneuerung der Lärmschutzwand entlang der A1 in Höhe von Hemelingen, Arbergen, Mahndorf. Durch das Ausdehnen des Industriegebietes wird es zu noch mehr Verkehr kommen. Deshalb ist es erforderlich eine Lärmschutzwand neuester Technologie zu installieren. Eine weitere Maßnahme wäre der Einsatz von Flüsterasphalt. Kurzfristig wäre eine Tempolimit denkbar, für LWK 60kmh, mit Erläuterungsschildern, das es sich dabei um Lärmschutzmassnahmen handelt und dem Hinweis, dass ein LKW- Fahrer z.B. nur 2,5min länger braucht wenn er 10km lang statt 80kmh nur 60kmh fährt
146	Goldenstedter Weg	28197	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Für den Teil Woltmershausens, der den Bereich vom Bohnenkamp über Visbekerstrasse bis über den Roten Sand beinhaltet muss ein effektiver Lärmschutz hergestellt werden. Durch die A281 und dem damit verbundenen LKW Lärm durch das GVZ ist sowohl bei Tag als auch des nachts eine unerträgliche Lärmbelastung entstanden. Ich plädiere für eine Bepflanzung, inklusive Lärmschutzwand, damit hohe gesundheitliche Belastungen für die dort wohnenden Bürger nicht weiter zunehmen.
147	Kirchbachstraße	28211	17.03.2014	Straßenbahn	Erschütterungen durch vorbeifahrende Linienbusse lassen alle paar Minuten unser Wohnhaus erzittern. Unser Vorschlag ist daher: Busse runter von der Trasse auf die Straße. Das geschieht bereits im Winter, wenn die Trasse verschneit oder vereist ist, kostet nix und hilft. Die Erschütterungen sind dann nämlich weg. Die Durchfahrt der Busse ist dann auch leiser, weil langsamer. Auf der Trasse geben Fahrer/-innen gern Gas, um durch überhöhte Geschwindigkeit verlorene Zeit aufzuholen.
148	Am Tiefbrunnen	28757	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Der Lärm der A270 ist bei bei geöffneten Fenstern unerträglich (> 65 DB), wenn man sich außerhalb des Hauses aufhält ist ein normales Gespräch kaum zu führen. Passive Lärmschutzmaßnahmen lösen diese Probleme gar nicht oder nur unzureichend. Darum Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand in südöstlicher Richtung über den Schmugglerweg hinaus bis an das Ende des bebauten Gebietes am Tiefbrunnen

149	Bernhardstr.	0	17.03.2014	andere Lärmquelle	<p>Im Bereich Bernhardstr., Schildstr., Sielwall kommt es zu starken nächtlichen Ruhestörungen durch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mangelnde Bassregulierung in der Diskothek Lila Eule, so dass die Bässe in die umliegenden Häuser dringen und die Anwohner aus dem Schlaf reißen. Ohne Erlaubnis wird die Sperrzeit in den Nächten auf Freitag nicht eingehalten. Das Stadamt unternimmt nichts dagegen. 2. Gruppen von jungen Leuten halten sich lautstark in den kleinen Straßen auf - sie warten auf Einlass bei Konzerten der Lila Eule oder des Lagerhauses, sie verlassen die Gaststätten zum Rauchen, bei Veranstaltungsende wird es wieder sehr laut. Weiter ist dieser Bereich Durchgangszone zwischen Osterdeichwiesen und Lokalitäten im Viertel, so dass es insbesondere im wärmeren Halbjahr in den Nächten zu permanenter unerträglicher Lärmbelästigung kommt. 3. Die Kioske an der Sielwallkreuzung ziehen oft Hunderte von Menschen an, die nachts einen enormen Krach verbreiten. <p>Bei Werder-Spielen ist die Lärm- und Feinstaubbelastung am Sielwall sicherlich weit höher als die Grenzwerte erlauben.</p> <p>Lösungsvorschläge:</p> <p>Überwachung der Auflagen für Lila Eule und Lagerhaus, Einbau eines Begrenzers in der Lila Eule, Verbot der Kioske, da sie nicht im Entferntesten als "nicht störendes Gewerbe" einzustufen sind.</p> <p>Eine andere Verkehrsführung bei Heimspielen.</p> <p>"</p>
-----	--------------	---	------------	----------------------	--

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

150	Ahlker Dorfstr.	0	17.03.2014	andere Lärmquelle	<p>die Lärmschutzwand mit dem Lärmschutzwall ist nach wie vor offen (am Anfang). Es ist Ihrerseits nicht möglich, diesen Wall aufzuschütten (kann keiner verstehen) und dann wollen Sie uns auch noch mit Windkrafträdern zu betonieren, wer möchte dann bitte noch in Arsten wohnen??? Autobahnlärm - extrem-, Flugzeuglärm und dann noch die Windkrafträder.....</p> <p>Versprochen wurde uns schon lange, dass die Lücke im Lärmschutzwall geschlossen wird, passiert ist seit über 10 Jahren nichts....., da kommt so richtig politikfreude auf. (kann wahrscheinlich jeder verstehen)</p> <p>MfG</p> <p>Ostermann</p>
151	Söldnerweg	28307	17.03.2014	andere Lärmquelle	<p>Der Lärm von der A1 ist bei Süd- und Süd/West-Wind unerträglich. Folgende Vorschläge zur Lärminderung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tempobegrenzung 100 am Tag, 80 in der Nacht - mit Geschwindigkeitskontrollen (feste Radaranlagen). 2. Lärmschutzwand 3. Ausweitung des passiven Lärmschutzes auf bisher nicht geförderte Entfernungen.
152	Hützelstraße	28329	17.03.2014	Eisenbahn	<p>Lärmschutzwände entlang der gesamten Beneckendorffallee</p> <p>Bis zum Zeitpunkt der vollständigen Umstellung auf leise Bremsen \ Waggons eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung für Güterzüge bzw. ein Nachtfahrverbot für Güterzüge</p> <p>Umleitung der Güterzüge um Bremen herum (zumindest in der Nacht)</p>

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

153	Am Distelkamp	28357	17.03.2014	Straßenbahn	<p>Thema: Straßenbahn,Auto und Motorräder.</p> <p>Die Straßenbahnen fahren mit einer zu hohen Geschwindigkeit in die Haltestelle hinein. Das aufheulen der Elektromotoren ist weit über die erträgliche Norm.</p> <p>Der Autoverkehr hat durch die Ortserweiterung\Borgfeld- West und Ost" sowie die Industrieansiedlung in Lilienthal extrem zugenommen.</p> <p>Durch die Doppelspur speziell im Kreuzungsbereich >> Lehester Deich << finden Start-rennen statt, wer ist zuerst an der Einspurigen Fahrbahnführung. Insbesondere an einen sonnigen Wochenende durch Motorradfahrer.</p> <p>Der Lärmpegel ist weit über der erträglichen Norm. Am Tage sowie auch Nachts.</p> <p>Vorschlag: Rückbau der Straßenführung auf eine einspurige Fahrbahnführung je Fahrtrichtung, im Kreuzungsbereich.</p> <p>Straßenbahn: Reduzierung der Einfahrtgeschwindigkeit in die Haltestelle. (durch eine elektronische Steuerung) Personenbezogenesfahrverhalten ist unwirksam. "</p>
154	Farger Str.	28777	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Erhebliche Zunahme des Verkehrs nach Ausbau der Bundesstraße 74n.</p> <p>Vorschlag: Ab Einmündung auf die Farger Str. einen Teil des Verkehrs in Richtung Färe über eine zusätzliche Straße auf die Wilhelmshavener Str. ableiten, wie schon in der Planung vor über 30 Jahren vorgesehen.</p> <p>Sowie über eine zusätzliche Straße in Richtung Neuenkirchen nachdenken.</p>
155	Kattenturmer Heerstr.	28277	17.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	<p>Kan mann an der Kattenturmer Heerstr nicht den LKW verkehr nicht nur für Anleger frei geben. Alle anderen die, die Straße nur als Abkürzung benutzen müste man dann zur Kasse bitten.</p>
156	Ricarda-Huch-Str.	28215	17.03.2014	Eisenbahn	<p>Lärmschutzwand / alternativ Nachtfahrverbot für Güterzüge</p>
157	Holsteiner Str.	28219	14.03.2014	Eisenbahn	<p>Schneller Umrüstung des Waggonmaterials bei den Güterbahnen anmahnen und durchsetzen.</p>

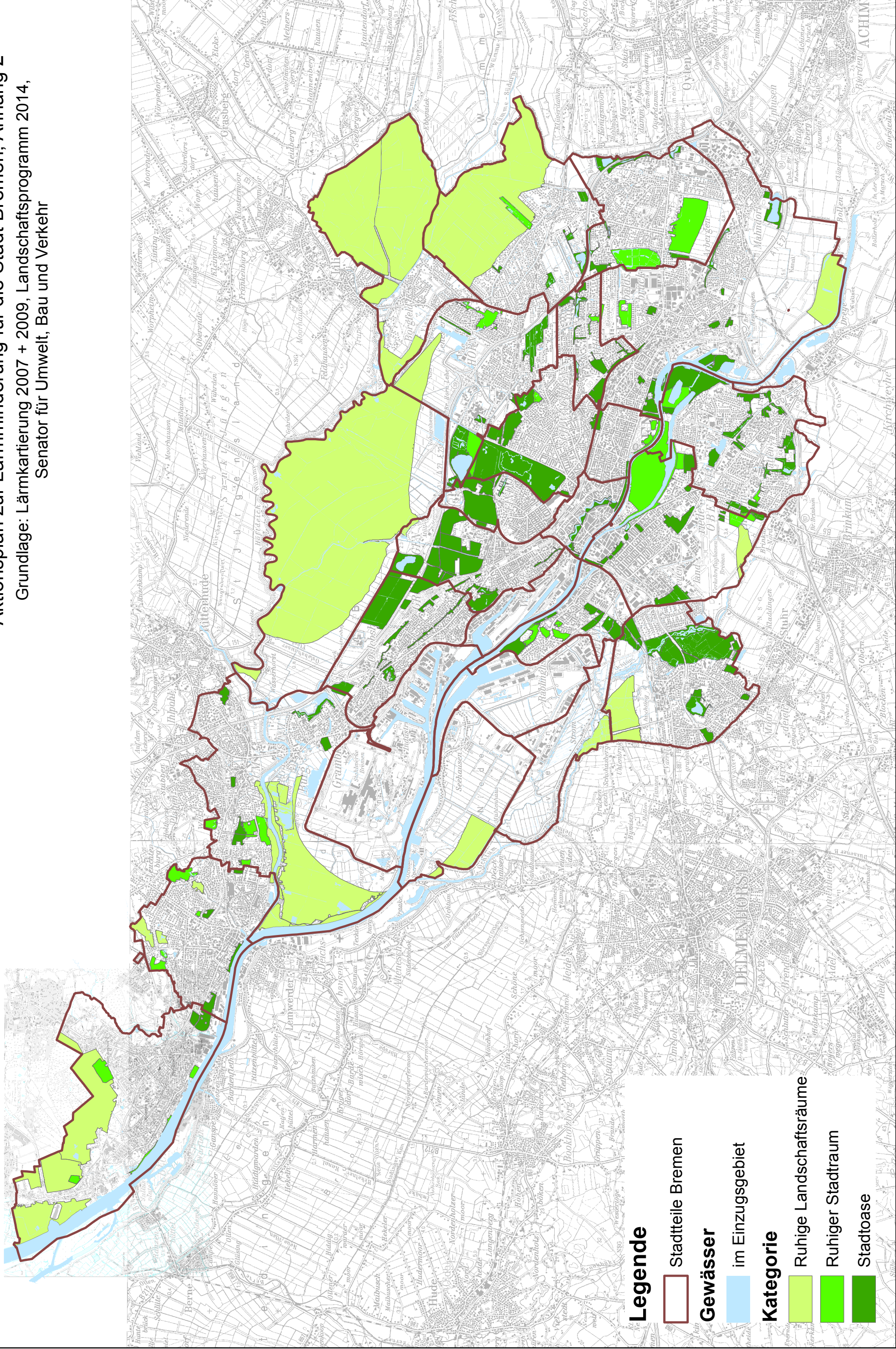
158 Buntentorsteinweg 28201 14.03.2014 Straßenbahn Brief vom 13.3.

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen

Anhang 1b

159 Osterholzer Heerstr.	28325	21.03.2014	Straße (ohne Straßenbahn)	Brief vom 17.3.
160 Dietrichstr.	28217	26.03.2014	Eisenbahn	Brief vom 24.3.
161 BILL		27.03.2014		siehe PDF
162 Beirat Strom		27.03.2014		keine Stellungnahme
163 Beirat Seehausen		31.03.2014		keine Stellungnahme
164 Beirat Woltmershausen		07.04.2014		siehe PDF
165 VSF		09.04.2014	Flugzeuge	siehe E-Mail
166 Beirat Schwachhausen		15.04.2014		siehe E-Mail
167 Beirat Gröpelingen		23.04.2014		siehe PDF
168 Beirat Neustadt		24.04.2014		siehe PDF
169 Beirat Burglesum		30.04.2014		siehe PDF
170 Beirat Blumenthal		30.04.2014		siehe PDF
171 Beirat Hemelingen		13.05.2014		siehe E-Mail
172 Beirat Huchting		05.05.2014		siehe E-Mail

Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadt Bremen, Anhang 2
 Grundlage: Lärmkartierung 2007 + 2009, Landschaftsprogramm 2014,
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr



Legende

- Stadtteile Bremen
- Gewässer**
- im Einzugsgebiet
- Kategorie**
- Ruhige Landschaftsräume
- Ruhiger Stadtraum
- Stadtoase

Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Schallschutzfenster) für das Stadtgebiet der Gemeinde Bremen (Lärmschutz-Richtlinie)

vom 20.01.2014

1. Allgemeines

Aufgrund der Lärmkarten für die wesentlichen Lärmquellen in Bremen wurde vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ein Aktionsplan zur Lärminderung für die Stadtgemeinde Bremen erarbeitet. Ziel des Aktionsplans ist es, schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Grundlage für den Aktionsplan ist die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rats über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

Hauptlärmquellen in der Stadt Bremen sind der Straßenverkehr und die bundeseigenen Eisenbahnen. Die Lärmwirkung kann innerhalb der Stadt oft nur durch passiven Lärmschutz an den Gebäuden kompensiert werden kann.

Zu den wesentlichen Elementen in der Aktionsplanung gehört daher der passive Lärmschutz durch den Einbau von Schallschutzfenstern.

Daher sollen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel durch ein freiwilliges Programm Lärmschutzmaßnahmen an Häusern und Wohnungen gefördert werden, die besonders vom Verkehrslärm betroffen sind.

2. Anwendungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Wohnungen in Gebäuden, bei denen der nach der Umgebungslärmrichtlinie berechnete Beurteilungspegel für Straßen- und Schienenlärm an der baulichen Anlage einen der Immissionswerte von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts erreicht oder übersteigt.

3. Fördergrundlagen

- 3.1 Grundlagen für die Förderung nach Maßgabe dieser Richtlinie sind die Vorschriften des § 44 der Haushaltsordnung der Freien Hansestadt Bremen (Landeshaushaltsordnung - LHO) sowie die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften.
- 3.2 Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung eines Zuschusses besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsstelle aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

4. Förderungsfähige Vorhaben

- 4.1 Gefördert wird der Einbau von schalldämmenden Fenstern und Fenstertüren einschließlich erforderlicher schallgedämmter Lüftungselemente in schutzwürdigen Räumen gemäß Nr. 3.2 an der der Verkehrslärmquelle zugewandten Seite eines Gebäudes sowie an denjenigen Gebäudeseiten, die in vergleichbarem Maße vom Verkehrslärm betroffen sind.
- 4.2 Förderungsfähig sind auch aktive Lüftungssysteme (z.B. schallgedämmte Lüfter) in Schlaf- und Kinderzimmern. Werden Lüftungseinrichtungen mit beantragt, ist dem Antrag ein Prüfzeugnis hinsichtlich deren Schalldämmung beizufügen.
- 4.3 Schutzwürdig im Sinne dieser Richtlinie sind Räume, die ganz oder überwiegend zum dauernden Aufenthalt bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf-, Arbeits- und Kinderzimmer. Arbeitszimmer werden nur innerhalb einer Wohnung gefördert. Maßgeblich ist die Nutzung am Tage der Antragstellung. Somit fallen Büroetagen und Räume wie z.B. Küchen, Bäder und Flure nicht unter diese Richtlinie. Wohnküchen werden nur gefördert, wenn die Fläche des Raumes mehr als 15 m² beträgt.
- 4.4 Der Wärmedurchgangskoeffizient der zu fördernden Fenster bzw. Fenstertüren darf nicht größer als **1,1 W / (m² K)** sein.
- 4.5 Werden Schallschutzfenster in Gebäuden, die in Leichtbauweise errichtet wurden, oder in Räumen in einem ausgebauten Dachgeschoss eingesetzt, haben die Antragstellerinnen/Antragsteller durch bauakustische Rechnung nachzuweisen, dass mit dem Einsatz der Schallschutzfenster das Schutzziel erreicht wird. Die Außenwände müssen über ein ausreichendes Schalldämmmaß verfügen.
- 4.6 Von der Förderung ausgeschlossen sind Maßnahmen in Gebäuden, für die in den letzten 15 Jahren (Stichtag: 1. Juni 1999) Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge oder der Lärmsanierung des Bundes erstattet bzw. bezuschusst wurden. Ebenfalls ausgeschlossen sind Maßnahmen, für die ein Anspruch auf Entschädigung aufgrund der am 22.12.2009 verkündeten Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Bremen besteht¹.
- 4.7 Ausgeschlossen sind Gebäude in Gebieten, in denen im Bebauungsplan Festsetzungen zum Schallschutz getroffen wurden.

¹ Sofern vor dem Entstehen des Erstattungsanspruchs nach § 9 FlugLärmG eine Maßnahme gefördert wird, so ist im Zuwendungsbescheid darauf hinzuweisen, dass diese Mittel auf den Erstattungsanspruch nach § 9 FlugLärmG angerechnet werden können.

5. Zuwendungsempfängerinnen/Zuwendungsempfänger

- 5.1 Antragsberechtigt ist die Grundstückseigentümerin/der Grundstückseigentümer. Ihr/Ihm gleichgestellt sind die Wohnungseigentümerin/der Wohnungseigentümer und die/der Erbbauberechtigte.
- 5.2 Mieterin/Mieter oder Pächterin/Pächter sind nicht antragsberechtigt.

6. Laufzeit/Förderungsvoraussetzungen

- 6.1 Die Laufzeit des Förderprogramms ist begrenzt. Anträge auf Gewährung einer Zuwendung nach dieser Richtlinie sind bis zum 30. Juni 2015 (Eingang bei der unter Nr. 9.1 genannten Bearbeitungsstelle) einzureichen. Später eingehende Anträge bleiben unberücksichtigt, sofern durch Beschluss des Haushaltsgesetzgebers das Programm nicht verlängert wird. Ein Anspruch auf Förderung besteht nicht.

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass

- 6.2 mit dem Vorhaben vor der Bewilligung der Förderung nicht begonnen wurde (Auftragerteilung),
- 6.3. der nach den Berechnungsvorschriften der Umgebungslärmrichtlinie (VBUS und VBUSch) ermittelte Beurteilungspegel an der baulichen Anlage einen der Immissionswerte von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts erreicht oder übersteigt,
- 6.4 durch Lärmschutzmaßnahmen in den geschützten Räumen Innenpegel von 40/30 dB(A) (Mittelungspegel Tag/Nacht) oder geringer ermöglicht werden,
- 6.5 das Gebäude keine Mängel im Sinne von § 177 Baugesetzbuch (BauGB) aufweist, die auch durch eine Modernisierung oder Instandsetzung nicht behoben werden können, oder das Gebäude aus anderen Gründen zum baldigen Abbruch bestimmt ist,
- 6.6 für Gebäude mit behebbaren Mängeln im Sinne von § 177 BauGB ein bestandskräftiges Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot erlassen wurde,
- 6.7 nach der Durchführung des Vorhabens höchstens eine Erhöhung der Miete für preisgebundene Wohnungen erfolgt, die sich nach den Vorschriften des Wohnraumförderungsgesetzes vom 13. September 2001 (BGBl. I S. 2376) in der jeweils gültigen Fassung, richtet.

7. Art, Höhe und Umfang der Förderung

- 7.1 Zuwendungsart: Projektförderung
- 7.2 Finanzierungsart: Anteilsfinanzierung
- 7.3 Art der Zuwendung: Zweckgebundene Zuschüsse
- 7.4 Gefördert werden nur Maßnahmen, die gewährleisten, dass in den betroffenen Innenräumen die unter Nr. 6.4 genannten Immissionswerte eingehalten werden.

- 7.5 Die Höhe der Zuwendung beträgt 75 % der angefallenen Kosten, jedoch höchstens

- a) für Fenster bei Verwendung von anderen als Holzrahmen der
Schallschutzklasse 4 oder höher: 350,- Euro/m²
- b) für Fenster bei Verwendung von Holzrahmen der
Schallschutzklasse 4 oder höher: 400,- Euro/m²

Die Fensterfläche ist aus dem Blendrahmenaußenmaß zu berechnen. Für Messungenauigkeiten wird ein Zuschlag von 2% gegeben, wenn die Größe der neuen Fenster nicht mehr als 5% von den alten Fenstern abweicht. Bei der Flächenberechnung ist die Maßeinheit m² auf zwei Stellen nach dem Komma aufzurunden. Die Zuwendung wird auf ganze Beträge in Euro gerundet.

Fenster, die aus Tropenholz gefertigt wurden, werden nur gefördert, wenn deren Herkunft nach einem anerkannten System als nachhaltig zertifiziert ist.

- 7.6 Die Höhe der Zuwendung für die Förderung von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen beträgt je Lüftungselement 75 % der angefallenen Kosten, jedoch höchstens

- a) ohne motorische Lüftung: 350,- Euro
- b) mit motorischer Lüftung: 500,- Euro

- 7.7 In die Zuwendung sind bereits sämtliche Kosten, insbesondere Fachberatungs-, Anpassungs- und Entsorgungskosten sowie die Kosten für Nachweise gemäß Nr. 4.4 und 4.5 einbezogen.

8. Antragstellung

- 8.1. Die Förderung erfolgt nur auf Antrag der/des Förderungsberechtigten (Nr. 5.1) bei der Bewilligungsstelle (Nr. 9.1) oder einem von der Bewilligungsstelle beauftragten Ingenieurbüro.
- 8.2. Der Antrag ist vor Beginn der Maßnahme schriftlich oder zur Niederschrift zu stellen.

8.3 Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Grundbuchauszug,
- Lageplan des Gebäudes,
- Ansicht des Gebäudes in Bezug zu den relevanten Lärmquellen (Foto oder Bauzeichnung),
- Grundrisszeichnungen der Räume mit Angabe der Nutzungsart und der geplanten Baumaßnahmen (Fenster, Lüftung),
- Erklärung, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde und auch vor Erteilung des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird,
- Kostenvoranschläge für die geplanten Schallschutzmaßnahmen einschl. erforderliche Prüfzeugnisse für die einzusetzenden Bauteile,
- Erklärung, dass das Gebäude keine Mängel oder Mängel im Sinne der Nr. 6.5 aufweist,
- Erklärung, dass die Antragsstellerin/der Antragsteller in den letzten 15 Jahren vor Inkrafttreten dieser Richtlinie (Stichtag 1. Juni 1999) für die Maßnahme Fördermittel des Bundes oder des Landes Bremens nicht in Anspruch genommen hat,
- Erklärung, dass die Antragsstellerin/der Antragsteller die Bestimmungen des Mindestlohngesetzes des Landes Bremen (Landesmindestlohngesetz) vom 17.07.2012 (BremGBI.. S. 300) in der jeweils gültigen Fassung beachtet.

8.4 Aus den Unterlagen müssen die tatsächliche Nutzung und Lage der schutzbedürftigen Räume, die Anzahl, Art und Größe der vorhandenen Fenster und Fenstertüren, die geplanten Schallschutzmaßnahmen, sowie die prognostizierte Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand (Nr. 6.4) ersichtlich sein.

8.5 Fehlende Angaben können durch entsprechende Erhebungen der Bewilligungsstelle eingeholt werden, z. B. durch Ortsbesichtigung oder Hinzuziehung der Bauakte.

9. Bewilligung

Das Bewilligungs- und Abwicklungsverfahren erfolgt unter Anwendung der Bestimmungen der LHO und des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes in der jeweils gültigen Fassung sowie der jeweils geltenden Verwaltungsvorschriften.

9.1 Bewilligungsstelle im Sinne dieser Richtlinie ist:

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Referat 22 – Immissionsschutz
Ansgaritorstr. 2
28195 Bremen

Sie entscheidet über die Anträge in der Reihenfolge ihres vollständigen Eingangs und erlässt die entsprechenden Zuwendungsbescheide. Bestandteile der Bescheide sind die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

9.2 Können Anträge im laufenden Haushaltsjahr wegen fehlender Mittel nicht mehr berücksichtigt werden, so werden sie unter Beibehaltung der bestehenden Reihenfolge vorrangig auf das folgende Haushaltsjahr übertragen.

9.3 Der Zuwendungsbescheid wird unwirksam, wenn

- die geförderte Maßnahme nicht innerhalb von acht Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheides abgeschlossen ist oder
- der Verwendungsnachweis nicht spätestens drei Monate nach Abschluss der Maßnahmen vorgelegt wird.

9.4 In begründeten Fällen kann auf Antrag von den Fristen gemäß 9.3 abgewichen werden.

10. Verwendungsnachweis / Auszahlung / Überprüfung

10.1 Die Auszahlung des Förderungsbetrags erfolgt nach dem Nachweis der Fertigstellung der Schutzmaßnahmen und nach erfolgter Prüfung der Rechnung (Verwendungsnachweis).

10.2 Für den Nachweis der Fertigstellung sind die Original-Rechnung und die schriftliche Erklärung der/des Begünstigten vorzulegen, dass die Arbeiten antragsgemäß durchgeführt worden sind.

10.3 Die Bewilligungsstelle ist jederzeit berechtigt, nach vorheriger Terminabsprache die Lärmschutzmaßnahmen vor Ort zu prüfen.

11. Widerruf der Bewilligung

- 11.1 Wurde die Zuwendung durch unzutreffende Angaben oder durch Zuwiderhandlung gegen die in den Nr. 6.2, 6.5, 6.6 oder 6.7 dieser Richtlinie festgelegten Förderungsvoraussetzungen zu Unrecht erlangt, so wird die Bewilligung widerrufen und die Zuwendung ist unverzüglich zurückzuerstatten.
- 11.2 Erstattungsansprüche sind vom Tage ihrer Auszahlung an bis zu ihrer Rückzahlung mit 5 v. H. p.a. über dem Basiszinssatz (nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches BGB) zu verzinsen.

12. Inkrafttreten der Richtlinie

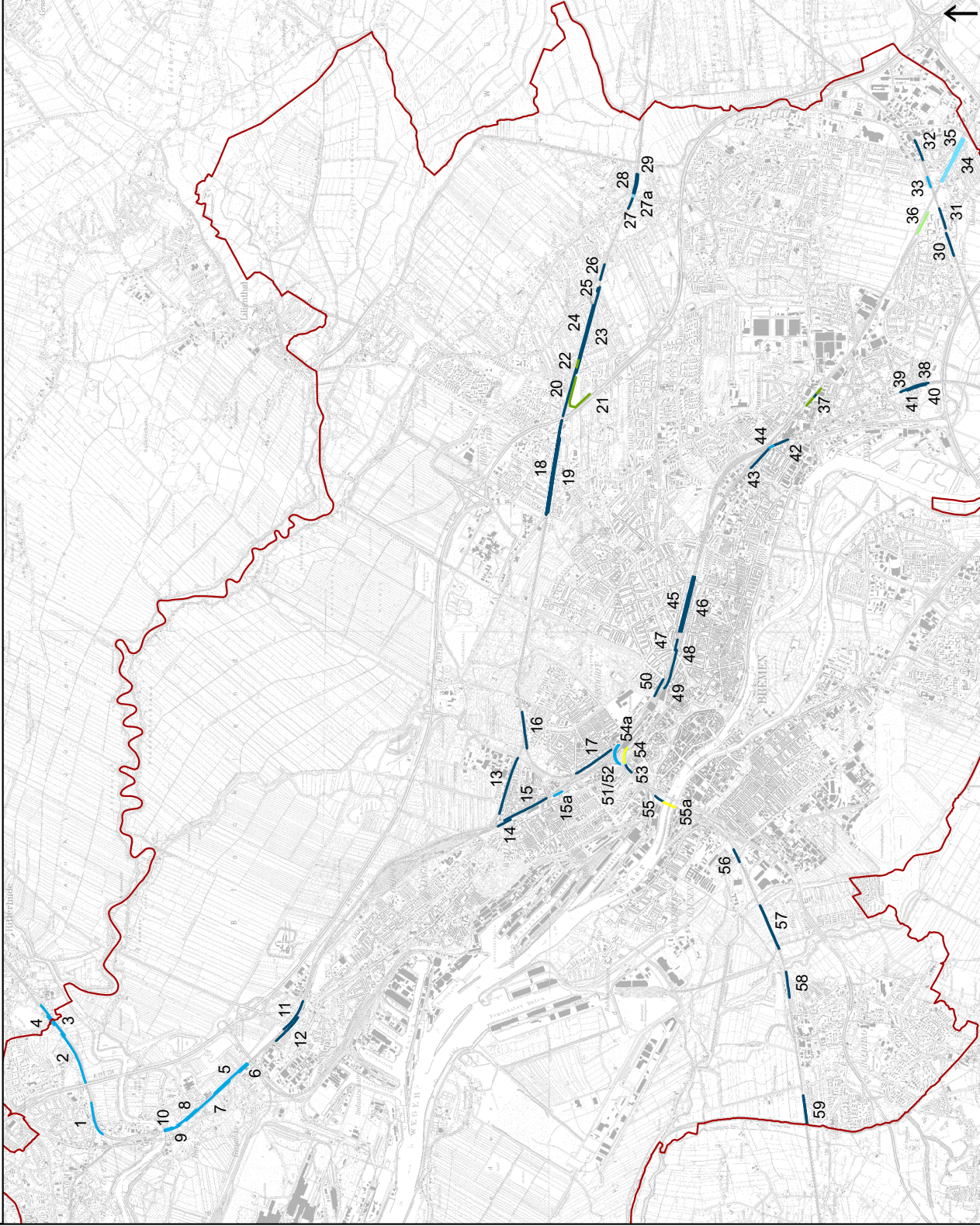
Diese Richtlinie tritt am 1. Juni 2014 in Kraft.

Bremen, den 6. Februar 2014

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Übersichtskarte der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes

Anhang 4



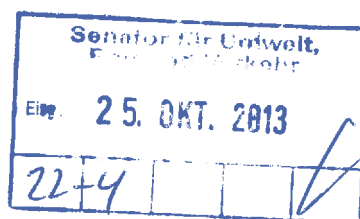
Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Bahnhofplatz 14 • 28195 Bremen

Freie Hansestadt Bremen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ansgaritorstraße 2

28195 Bremen

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Nord
Bahnhofplatz 14
28195 Bremen
www.deutschebahn.com

Zeichen FRI N L (A) Ke
Az TÖB-BRE-13-4348



30.09.2013

Ihr Zeichen: 22-4
Ihr Schreiben vom 20.09.2013

Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Eiken,

die DB Immobilien übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG zum o. g. Thema.

Wir nehmen Bezug auf Ihr Mail vom 24.07.2013 bezüglich der Erstellung eines Lärmaktionsplans der Stadtgemeinde Bremen.

Lassen Sie uns zunächst unterstreichen, dass die Deutsche Bahn AG erhebliche Anstrengungen unternimmt, den Lärm zu mindern. Die DB AG hat sich das Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Dieses Ziel kann nur mit einem Maßnahmenbündel erreicht werden:

- Fortsetzung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes und der Lärmvorsorge
- Neubeschaffung der Güterwagen mit und Umrüstung der Güterwagen auf die Verbundstoffbremssohle; Umsetzung des Pilot- und Innovationsprogramm des Bundes
- Vor-Ort- Erprobung innovativer technischer Maßnahmen zur Lärminderung am Fahrweg, um rasch die technische Reife und Zulassung zu erreichen
- Erforschung und Entwicklung weitergehender Technologien zur Lärminderung am Fahrzeug und am Gleis und in Kombination (z.B. Projekte „Leiser Zug auf realem Gleis“ - LZarG, „Lärmreduzierter Güterverkehr durch innovative Verbundstoff-Bremsklotzsohlen“ LÄGiV, usw.)

Die Umrüstung der Bestandsgüterwagen auf die Verbundstoffbremssohle (sog. K- und LL Sohlen) ist die effektivste und effizienteste Maßnahme mit einer flächendeckenden Lärminderungswirkung.

...

Geforderte Lärminderungsmaßnahmen können dem Verkehrsträger an Bahnstrecken des Bundes nicht auferlegt werden.

Lärmsanierungsprogramm des Bundes (aktiver und passiver Schallschutz)

Bei Neubau bzw. bei wesentlichen Änderungen an vorhandenen Schienenwegen gilt die gesetzliche Vorgabe, dass auf Grundlage des Bundes - Immissionsschutzgesetzes §§ 41 bis 43 und 50 sowie der 16. Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV -) Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sind. Diese Rechtsverordnung legt die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vorschädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche fest und schreibt das Verfahren für die Berechnung des Beurteilungspegels vor.

Die Bildung eines Summenpegels für die Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr (Berechnungsvorschrift RLS 90) und dem Schienenverkehr (Berechnungsvorschrift Schall03) ist bisher im deutschen Immissionsschutzrecht nicht vorgesehen. Jeder Verkehrsträger ist gesondert zu betrachten.

Für Bestandsstrecken existiert das freiwillige Lärmsanierungsprogramm für die Eisenbahnstrecken des Bundes. Die Umsetzung der Maßnahmen richtet sich nach den Bestimmungen, im Wesentlichen nach der dem Programm zugehörigen Förderrichtlinie des Bundes, in der Grenzwerte und Kosten-Nutzen-Aspekte für die Lärmsanierungsmaßnahmen festgelegt sind. Die ortsbezogenen Planungen erfolgen auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung. Die daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen werden durch die seitens der DB Netz AG mit der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms beauftragten DB ProjektBau in Erörterung mit der jeweiligen Gemeinde durchgeführt.

Dabei lässt die Förderrichtlinie ausdrücklich eine Beteiligung der Gemeinden für über die nach der Förderrichtlinie hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen z.B. eine kommunal finanzierte Erhöhung und / oder Verlängerung einer Lärmschutzwand zu, sofern die Lärmschutzmaßnahme planrechtlich noch nicht abgeschlossen ist bzw. noch nicht durchgeführt wurde.

Erschütterungsimmissionen

Rechtliche Vorgaben, wie es sie in Form der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung für den Luftschall gibt, existieren für Erschütterungsemissionen nicht. Stattdessen wird die DIN 4150 bei der Beurteilung von verkehrsbedingten Erschütterungen herangezogen. Diese DIN definiert für Neu- und Ausbauprojekte Anhaltswerte, die der Orientierung dienen, für die Beurteilung

- der Einwirkung auf Menschen in Gebäuden (DIN 4150 Teil 2) und
- der Einwirkung auf Gebäude (DIN 4150 Teil 3).

Für Erschütterungsschutzmaßnahmen ist über das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes keine Finanzierung möglich.

Aufgrund des zurzeit noch unzureichenden Kenntnisstandes und, damit verbunden, einer fehlenden rechtlichen Regelung, hat sich die DB AG in einem internationalen Projekt engagiert, das dazu beitragen soll, vorhandene Wissenslücken zu schließen. Im 7. Rahmenprogramm der EU ist mit einem Budget von ca. 8 Mio. € ein Projekt mit 25 Partnern aus 10 europäischen Ländern eingerichtet, um innovative Technologien zur Minderung von Erschütterungen aus dem Schienenverkehr zu entwickeln. Die technische Projektleitung wird von der DB Systemtechnik im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wahrgenommen. Die Teilprojekte von RIVAS (Railway induced vibration abatement solutions) fokussieren auf Erschütterungsminde-

rung durch Maßnahmen am Fahrzeug, im Bereich des Rad-Schiene-Kontakts, an der Infrastruktur und am Ausbreitungsweg. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II werden ebenfalls Maßnahmen erprobt, die dazu beitragen sollen, die Erschütterungsemissionen zu senken.

Maßnahmen am Fahrweg

Im Rahmen des v. g. Konjunkturprogramms II wurde der Einsatz von Lärminderungsmaßnahmen am Fahrweg in den Jahren 2010 bis Ende 2011 erprobt. Hiermit sollen Technologien, die bisher noch nicht in ihrer emissionsmindernden Wirkung anerkannt sind, auf ihre Praxistauglichkeit unter Betriebsbedingungen erprobt werden. Durch intensive messtechnische Begleitung werden die Effekte ermittelt und nachgewiesen.

Damit lärmindernden Technologien je nach Ausgang der Versuchsergebnisse später im Regelbetrieb angewandt werden können, ist zuvor eine behördliche Anerkennung der Höhe der Lärminderung dieser Schallschutzmaßnahme durch die für die Eisenbahnen des Bundes zuständigen Behörden erforderlich.

Wann diese Technologien zugelassen werden, ist derzeit noch nicht absehbar, bisher ist noch keine der innovativen Technologien anerkannt. Nach deren Zulassung werden allerdings diese Technologien das Maßnahmenportfolio auch für den Bereich der Lärmsanierung am Fahrweg sinnvoll ergänzen.

Es ist allerdings festzustellen, dass die von der DB Netz AG praktizierten Maßnahmen zur Instandhaltung des Fahrweges auch den Zustand der Schienenfahrflächen einbeziehen. Riffel, Wellen und andere Abnutzungserscheinungen werden in festgelegten Zeitabständen durch Messfahrzeuge und Inaugenscheinnahme mehrmals jährlich kontrolliert.

Bei Abweichungen von festgelegten Verschleißwerten werden Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Sinngemäß gilt dies für die Fahrzeuge. Mit diesen Instandhaltungszyklen werden die zustandsbedingten Lärmemissionen begrenzt.

Betriebliche Maßnahmen

Durch das Allgemeine-Eisenbahn-Gesetz (AEG) § 4 (1) sind wir aufgefordert, für einen sicheren Eisenbahnbetrieb zu sorgen. Instandhaltungsarbeiten mit Personen- und Geräteeinsatz wird meist in den betriebsärmeren Nachtstunden ausgeführt. Nächtliches Hupen geschieht daher nicht aus Willkür des Fahrpersonals, sondern erfolgt an Gefahrenstellen durch entsprechende Signalisierung (Pfeiftafel) nach Signalordnung.

Sanierung von Bestandsfahrzeugen

Neben dem am Fahrweg vorzusehenden Schallschutz schreitet auch intensiv der Einsatz innovativer Lärminderungstechnologien am Fahrzeug voran. Es handelt sich dabei um Umrüstungsmaßnahmen an den vorhandenen Bremsanlagen der Fahrzeuge. Durch diese Anpassungen entstehen hohe Kosten.

Deshalb soll für die Umrüstung der Bestandsfahrzeuge die sog. „LL“-Sohle zum Einsatz kommen. Diese kann mit geringem Aufwand gegen die Graugussklotzbremssohle ausgetauscht werden. Allerdings steht derzeit keine LL-Sohle zur Verfügung, die zu akzeptablen Betriebsbedingungen eingesetzt werden kann. Die Beschleunigung der Entwicklung der LL-Sohle unter-

stützt die Bundesregierung auch mit dem Projekt „Leise Güterwagen“, bei der 5.000 deutsche Güterwagen jeweils zur Hälfte auf LL-Sohlen und K-Sohlen umgerüstet werden sollen.

Nach unserer Kenntnis hat die DB AG mit ihrer Schienengüterverkehrstochter, DB Schenker Rail Deutschland AG, als einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen bisher beim BMVBS einen Förderantrag gestellt und für 1.250 Güterwagen bewilligt bekommen.

Die DB Netz AG unterstützt die Umrüstung der Güterwagen als die effektivste und effizienteste Maßnahme mit einer flächendeckenden Lärminderungswirkung in einem ersten Schritt durch ein laufabhängiges Trassenpreis-Bonussystem als Anreiz zur Wagenumrüstung. Diese Umrüstungsmaßnahme wird aufgrund ihrer flächendeckenden Lärmwirkung in den kommenden Jahren auch zur Lärmentlastung führen.

Neubeschaffung von Fahrzeugen

Auf Initiative der DB AG wurde die Verbundstoff-Bremsklotzsohle (K-Sohle) als wichtigste Komponente zur Lärminderung bei Güterzügen europaweit getestet und zugelassen. Die Verbundstoff-Klotzbremse an Güterwagen verhindert, anders als die herkömmlichen Graugussklotzbremsen, das Aufrauen der Räder beim Bremsvorgang. Dies führt, unabhängig vom Bremsvorgang zu einer um 10 dB(A) geringeren Lärmabstrahlung jeder Achse bei jeder Vorbeifahrt.

Neue Güterwagen werden seit 2005 grundsätzlich mit diesem Bremssystem ausgerüstet, zurzeit sind es bei deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen ca. 13.000 Wagen, Tendenz steigend.

Der für 2020 erwartete Einsatzgrad der V-Sohle im Güterverkehr von über 85 % wird zu einer Reduzierung des Mittelungsschallpegels - auch in den bereits sanierten Abschnitten - von 5 dB(A) führen.

Maßnahmen an Weichen

Die Technologie der Tiefrillenherzstücke in Weichen, wurde vor geraumer Zeit, relativ erfolglos, erprobt - eine weitere Verfolgung / Nutzung dieser Technologie wurde verworfen.

Brückendröhnen – Brückenzuschlag von 3 dB(A)

Die Berechnungsvorgaben der Berechnungsvorschrift „Schall03“ sind vom Gesetz- und Verordnungsgeber in Kraft gesetzt, denn die Berechnungsvorschrift ist Bestandteil des BImSchG bzw. der 16. BImSchV.

Verlagerung der Güterverkehre

Eine erneute Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege durch den Gesetz- und Verordnungsgeber bzw. durch das BMV erfolgte im November 2010. Derzeit ist eine Entlastungsstrecke im aktuellen Bedarfsplan des Bundes enthalten.

5/5

Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrverbot

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder auch ein Nachtfahrverbot werden zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen nicht nur für den Schienengüterverkehr führen mit dem Erfolg, dass versucht wird, Verkehre mit allen anderen damit verbundenen wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen auf die Straße zu verlagern. Derartige Maßnahmen kommen zur Lärminderung daher nicht in Betracht.

Lärmabhängige Trassenpreise

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit soll die Umrüstung der Güterwagen beschleunigt werden. Im Ergebnis all dieser angestoßenen und bereits laufenden Maßnahmen werden wir bis zum Jahr 2020 die Lärmbelastung deutlich reduzieren. Wir werden das Ziel "Mehr Verkehr auf die Schiene" nur erreichen, wenn wir durch eine erfolgreiche Lärminderung die Akzeptanz für den Verkehrsträger Schiene erhalten.

Gern können Sie sich für weitergehende Informationen zum Thema Lärminderung unseren Internetauftritt anschauen:

<http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/oekologie/laerminderung/>

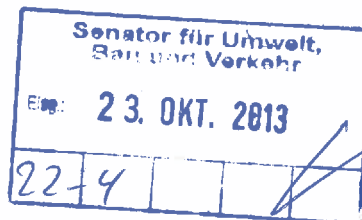
Wie Sie erkennen können, unternehmen wir als DB erhebliche Anstrengungen zur Verminderung des vom Schienenverkehr ausgehenden Lärms. Wir nehmen hier Ihre Erwartungen und die der Anwohner auf. Die Notwendigkeit der Lärmreduktion ist uns sehr bewusst und wird mit hoher Ernsthaftigkeit angegangen.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

i. V. 
Stier

i. A. 
Kelting

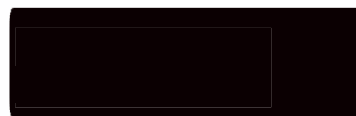


Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH · Farger Straße 128 · 28777 Bremen

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Abt. 2 - Umweltwirtschaft, Klima- und Ressourcenschutz
 Referat 22 -Immissionsschutz-
 Herrn Eiken
 Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

18.10.2013



Stellungnahme zum Lärmaktionsplan des Landes Bremen

Sehr geehrter Herr Eiken,

aufgrund der häufig gleichartigen Probleme und Lösungsvorschläge erlaube ich mir, die Antworten entsprechend zusammenzufassen.

Themenkreis Kohleverkehre:

- **Halt vor Einfahrt in den Bahnhof Bremen-Farge: (Anfrage Nr. 166)** Der Halt des Güterzuges vor der Einfahrt in den Bahnhof Bremen-Farge erfolgt in Abhängigkeit der in diesem Bereich installierten Leit- und Sicherungstechnik.
- **Einsatz anderer Züge: (Anfrage Nr. 166)** Sofern die Fahrzeuge über eine gültige Zulassung verfügen, liegt die Auswahl des eingesetzten Fahrzeugparks allein in der Hand des durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die FVE hat im Rahmen des diskriminierungsfreien Netzzugangs die Nutzung für alle Teilnehmer gleichermaßen sicherzustellen.
- **Rückverlegung der Kohletransporte auf das Binnenschiff: (Anfrage Nr. 39, 46, 114, 151, 154, 155, 160, 161, 269, 290, 364, 369, 373, 391)** Die FVE hat als Betreiber der öffentlichen Infrastruktur die gesetzliche Verpflichtung bei entsprechender Nachfrage, Schienengüterverkehr über ihre Infrastruktur abzuwickeln. Eine mögliche Rückverlagerung der Kohletransporte auf das Binnenschiff liegt demnach nicht in der Hand des Infrastrukturbetreibers und muss gegebenenfalls gemeinsam mit dem Auftraggeber der Kohletransporte sowie den entsprechenden politischen und gesellschaftlichen Gruppen verhandelt werden.
- **Verwendung von gedeckten Kohlewaggons: (Anfrage Nr. 369)** Es gelten die Ausführungen zum „Einsatz anderer Züge“, siehe oben.

Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH
 Farger Straße 128 · 28777 Bremen
 Tel.: +49 (0) 421 / 686 46 · Fax: +49 (0) 421 / 68 35 60
 info.fve@captrain.de · www.captrain.de

Am Grubenhof 2 · 33330 Gütersloh
 Tel.: +49 (0) 5241 / 234 00 24 · Fax: +49 (0) 5241 / 234 00 21

1 von 4

Amtsgericht Bremen · HRB 3677 · USt.-Id.-Nr. DE811186054 · Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Henrik Wilkening
 Iban-Nr. DE54 1004 0000 0220 7173 00 · SWIFT (BIC) COBADEFF · Commerzbank AG, Kto. 220 717 300, BLZ 100 400 00





Themenkreis bauliche Lärmschutzmaßnahmen:

- **Finanzierung von Schallschutzfenstern: (Anfrage Nr. 114, 166, 290, 373)** Alle Bahnanlagen der FVE erfüllen die gesetzlichen Kriterien und wurden in einem öffentlichen Verfahren in ihrer Art und ihrem Umfang „planfestgestellt“. Hierbei wurden alle von dem Vorhaben berührten, öffentlichen und privaten Belange einschließlich Umweltverträglichkeit und Schallschutz berücksichtigt. Im Rahmen der Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurden zudem öffentliche Erörterungstermine durchgeführt. Die Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahninfrastruktur wurde schließlich ohne Auflagen durch die zuständige Aufsichtsbehörde, der Landeseisenbahnaufsicht, erteilt. Im Rahmen unserer Möglichkeiten werden wir uns gerne – insbesondere im Sinne einer guten Nachbarschaft – an künftigen Programmen zur Lärminderung beteiligen, um die Anlieger zu schonen.
- **Finanzierung/ Aufstellung von Lärmschutzwänden: (Anfrage Nr. 39, 46, 114, 151, 155, 160, 161, 166, 269, 290, 364, 373, 391)** Stellungnahme siehe auch „Finanzierung von Schallschutzfenstern“.

Themenkreis Instandhaltung der Gleisanlage:

- **Schienen bearbeiten: (Anfrage Nr. 166)** Die Anlagen der FVE werden regelmäßig durch unser Fachpersonal inspiziert und gewartet. Weiterhin werden hinsichtlich der regelmäßigen Instandhaltung alle behördlichen Anforderungen durch die FVE umgesetzt. Sofern Instandhaltungsmaßnahmen notwendig sind, werden diese somit innerhalb der regelmäßigen Inspektionen erkannt und anschließend durchgeführt.
- **Einsatz besohlter Schwellen: (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269)** Wie auch bereits in der Stellungnahme „Finanzierung von Schallschutzfenstern“ dargelegt, erfüllen alle Anlagen der FVE die gesetzlichen Kriterien. Vor diesem Hintergrund sowie infolge der entstehenden hohen finanziellen Belastung, ist der Einbau besohlter Schwellen nicht realisierbar.
- **Besserer Lärmschutz durch dichten Heckenbewuchs immergrüner Hecken: (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269)** Aufgrund der begrenzten Grundstücksbreite entlang der FVE-Strecke sowie infolge des nicht kalkulierbaren Pflegeaufwandes zur Erhaltung der Betriebssicherheit der Anlagen (Freihaltung der Gleisanlagen) ist der Einsatz derartiger Hecken insbesondere entlang von Bahnanlagen nicht gebräuchlich und schwer umsetzbar.



- **Regelmäßige Überprüfung der eingelassenen Gleise im Bahnübergang:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Antwort siehe „Schienen bearbeiten“.
- **Umgestaltung des Bahnüberganges „Schmugglerweg“:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Wie in der Stellungnahme „Finanzierung von Schallschutzfenstern“ auch bereits erläutert, sind alle Bahnanlagen und damit auch die Bahnübergänge der FVE planfestgestellt und durch die entsprechenden Genehmigungsbehörden abgenommen. Ein Neu- bzw. Umbau des vollständig intakten, regel- und gesetzeskonform gestalteten Bahnübergangs ist aufgrund dessen nicht möglich und sinnvoll.
- **Gleichmäßige Unterfütterung der Schwellen mit Schotter:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Antwort siehe „Schienen bearbeiten“.

Themenkreis Schulung/ Fahrweise/ Fahrzeuge:

- **Schulung der Triebfahrzeugführer schonend und leise zu fahren:** (Anfrage Nr. 39, 46, 151, 155, 160, 161, 166, 269, 391) Die Dienstaufsicht über die Triebfahrzeugführer obliegt den jeweilig verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die FVE bringt jedoch aktuelle Themen, z.B. besondere Maßnahmen zur Lärminderung in die regelmäßig stattfindenden Besprechungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein.
- **Bessere Wartung der Lokomotiven, sowie der Waggons:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Die Verantwortung über die Wartung der eingesetzten Triebfahrzeuge obliegt den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- **Verwendung von sogenannten Flüsterbremsen:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Die Verantwortung über die Wartung der eingesetzten Triebfahrzeuge liegt bei den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Themenkreis Fahrplangestaltung:

- **Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit in bestimmten Bereichen:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269, 369) Die Fahrgeschwindigkeiten sind auf die Einhaltung der Fahrpläne im SPNV angepasst und können nicht ohne Auswirkungen auf diese verändert werden. Die Reduzierung der Geschwindigkeit würde zudem die Streckenkapazität erheblich einschränken.
- **Anpassung der Taktung der Züge an das Fahrgastaufkommen:** (Anfrage Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269) Die Planung und Bestellung des SPNV obliegt dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr als Aufgabenträger für das Land Bremen, und dem durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.



Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Farge-Veresacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH



Dipl.-Ing. Henrik Wilkening
Geschäftsführer

NordWestBahn GmbH
 Alte Poststraße 9
 49074 Osnabrück

NordWestBahn GmbH · Alte Poststraße 9 · 49074 Osnabrück

Freie Hansestadt Bremen
 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
 Referat 22 -Immissionsschutz-
 Ansgaritorstr. 2
 28195 Bremen



Datum: 13.11.2013

Lärmaktionsplan Bremen – Ihre Anfrage vom 05. August 2013

Sehr geehrter Herr Eiken,
 sehr geehrte Damen und Herren,

bitte entschuldigen Sie, dass wir Ihr Anliegen zum Lärmaktionsplan erst jetzt beantworten.

Wir bedauern, dass die Züge der NordWestBahn von einigen Anwohnern als potenzielle Lärmquelle wahrgenommen werden. Vorrangig beziehen sich die Beschwerden zwar auf die „Kohlezüge“ der FVE, doch auch Bremsgeräusche durch Züge der NordWestBahn GmbH werden als störend wahrgenommen (vgl. Nr. 166, 39, 391, 373, 369). Andere Bürgeranfragen stellen demgegenüber lobend hervor, dass durch die Umstellung auf elektrische Züge der Lärm durch unsere Züge nur noch als gering eingeschätzt wird (vgl. Nr. 364, 154). Hierüber freuen wir uns sehr.

Auch wir erlauben uns, die Antworten auf die Bürgereingaben entsprechend der verschiedenen Themenkreise zusammenzufassen.

Themenkreis bauliche Lärmschutzmaßnahmen (Anfragen Nr. 39, 46, 114, 151, 155, 160, 161, 166, 269, 290, 364, 373, 391)

Sollten Ansprüche der Anwohner auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen, so sind gem. § 42 I 1, III BImSchG i.V.m. § 2 I, III BImSchG die Eisenbahninfrastrukturunternehmen anspruchspflichtig. Die NordWestBahn GmbH als Eisenbahnverkehrsunternehmen wird daher keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen wie Errichtung von Lärmschutzwänden, Einbau von Lärmschutzfenstern oder eine etwaige Förderung dieser Maßnahmen vornehmen.

Themenkreis Instandhaltung der Gleisanlage (Anfragen Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269)

Dies fällt ebenfalls in den Aufgabenkreis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Themenkreis Verminderung der Fahrtgeschwindigkeit, Schulungen unserer Mitarbeiter, Anpassung der Fahrweise, Fahrplangestaltung (Anfragen Nr. 46, 151, 155, 160, 161, 269, 369)

Die NordWestBahn GmbH ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber den Aufgabenträgern, hier dem Senator der Stadt Bremen für Umwelt, Bau und Verkehr sowie der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, verpflichtet, die Züge in den vorgesehenen Zeitlagen verkehren zu lassen und Fahrpläne und Taktungen der Züge einzuhalten. Die Konstruktion des Taktes ist sehr komplex und auf den veröffentlichten Fahrplan abgestimmt. Jede Reduzierung der Geschwindigkeit an einzelnen Punkten hat Verspätungen zur Folge.

Jedoch nehmen wir auch Umweltschutzbelange wie zum Beispiel den Lärmschutz der Anwohner sehr ernst und schulen dementsprechend auch unsere Triebfahrzeugführer zur möglichst umweltschonenden Fahrweise. Sollten Anwohner die Fahrweise unserer Triebfahrzeugführer als zu schnell oder zu abrupt empfinden, so bedauern wir das sehr.

Zur Aufstellung von Lärmschutzwänden sind wir weder berechtigt noch verpflichtet. Dies fällt allgemein in den Verantwortungsbereich von Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Soweit pauschale Vorwürfe erhoben werden, die bei der NordWestBahn eingesetzten Fahrzeuge würden schlecht gewartet, so weisen wir diese ausdrücklich als unsubstantiiert und spekulativ zurück. Selbstverständlich werden sämtliche Züge regelmäßig nach den gesetzlichen Vorschriften und nach Herstellervorgaben gewartet. Hierzu sind wir als Eisenbahn allein schon nach §§ 4f. AEG verpflichtet.

Für weitere Gespräche stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ppa. Sandra Körbs
Leiterin Recht