

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung

Phase 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 (4. Stufe der Lärmaktionsplanung) vom 15. April bis 13. Mai 2024

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024

Hier können Sie teilnehmen! Der Verfahrensablauf ist auf dieser Startseite beschrieben.

[Zum Entwurf](#)

Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2024 Phase 2 zum Entwurf des Lärmaktionsplans (4. Stufe der Lärmaktionsplanung)

Inhalt

1. Hintergrund.....	2
2. Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	2
3. Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	3
3.1. Ergebnisse der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern.....	3
3.2. Ergebnisse der Beteiligung von Stadtteilbeiräten.....	5
4. Anpassungen im Entwurf.....	6
5. Ausblick.....	6
Anlagen.....	7

1. Hintergrund

Auf der Grundlage der in 2022 nach neuen einheitlichen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm erstellten Lärmkarten wird 2024 ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Aufgrund neuer Berechnungsvorschriften ist die Vergleichbarkeit der Lärmkarten 2022 mit vorherigen Lärmkartierungen leider nur sehr eingeschränkt möglich. Nähere Informationen enthält der Bericht zur Lärmkartierung der Stadtgemeinde Bremen vom 16. Dezember 2022 unter umwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/01_22_12_16_Bericht_zur_L%C3%A4rmkartierung_2022.pdf.

Die neuen Lärmkarten 2022 zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) und Fluglärm sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht unter geoportal.bremen.de/geoportal/.

Neben der Erarbeitung von Maßnahmen durch die bremischen Behörden ist die Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern sowie von Stadtteilbeiräten ein wesentlicher Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Für die Stadtgemeinde Bremen wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit in zwei Phasen durchgeführt.

2. Erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zur Lärmaktionsplanung der 4. Stufe der Stadtgemeinde Bremen erfolgte nach Veröffentlichung der Lärmkarten 2022 im März 2023 mit dem Ziel, Lärmhotspots in der Stadt zu identifizieren.

Alle Bremerinnen und Bremer waren dazu aufgerufen, sich vom 1. bis 31. März 2023 zu beteiligen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung fand überwiegend über die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS, das digitale Partizipationssystem der Stadt Bremen, statt. Über die Homepage lap.beteiligung.bremen.de konnten im März 2023 Hinweise und Vorschläge zu den Lärmquellen Straße, Straßenbahn, Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) sowie zu ruhigen Gebieten eingereicht werden.

Neben der Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS konnten die Bürgerinnen und Bürger auch schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen.

Alle Ortsamtsleitungen und Beiräte wurden zudem bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2023 eingeladen, ihre Stellungnahmen abzugeben.

Insgesamt sind während der ersten Beteiligungsphase über das digitale Partizipationssystem DIPAS 469 Beiträge und 173 Kommentare zu den verschiedenen Umgebungslärmarten eingegangen. Die meisten Beiträge bezogen sich mit 65,4 % auf den Straßenverkehrslärm.

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

Detaillierte Angaben sind dem Bericht zur ersten Öffentlichkeitsbeteiligung als Anhang A, Anlage 1 zum Entwurf des Lärmaktionsplans auf unserer Homepage <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080> zu entnehmen.

3. Zweite Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung

Am 11.04.2024 wurde der Entwurf zur Neuaufstellung des Lärmaktionsplans 2024 von der städtischen Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft zur Kenntnis genommen. Parallel lief im Umlaufverfahren die Kenntnisnahme der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung.

Vom 15. April bis 13. Mai 2024 hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, ihre Kommentare zum Entwurf des Lärmaktionsplans einzureichen. Da sich bereits während der ersten Mitwirkungsphase im März 2023 das digitale Beteiligungssystem DIPAS der Stadtgemeinde Bremen bewährt hat, kam auch für die zweite Beteiligungsphase das elektronische Teilnahmeverfahren zur Anwendung. Die Nutzung von DIPAS bietet den Vorteil, in einem transparenten Verfahren mit geringem Ressourcenaufwand viele Bürgerinnen und Bürger einzubinden. Die Homepage <https://lap2.beteiligung.bremen.de/#/> war so aufgebaut, dass über alle relevanten Daten informiert wurde und Bürgerinnen und Bürger jeweils alle einzelnen Kapitel des Entwurfs des Lärmaktionsplans kommentieren konnten. Insgesamt war dies zu 14 Kapiteln möglich.

In einem Schreiben vom 04.04.2024 wurden die Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder zur zweiten Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans eingeladen. Zusätzlich erhielten alle Vertreterinnen, Vertreter und Mitglieder der Beiräte die Möglichkeit, sich in einer Online-Informationsveranstaltung am 17.04.2024 über das Vorgehen und Inhalte des Entwurfs zu informieren.

Von der zuständigen Pressestelle der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft wurde frühzeitig eine Pressemitteilung an den Presseverteiler versendet, um Bremerinnen und Bremer über die Beteiligungsmöglichkeit zu informieren. Die Pressestelle des Senats informierte am 12.04.2024 über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans. Der Bitte um Veröffentlichung der Pressestelle kam die Wochenzeitung DAS BLV am 14.04.2024 nach (siehe Anlage 2). Am 24.04.2024, dem Tag gegen Lärm, organisiert von der Deutschen Gesellschaft für Akustik, wurde in der Fernsehsendung „buten und binnen“ von Radio Bremen auch über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan informiert. Im Nachgang der Sendung gab es einige Hinweise auf konkrete Beschwerdesituationen, die teilweise außerhalb des Lärmaktionsplanes bearbeitet wurden.

3.1. Ergebnisse der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Insgesamt sind über die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS 53 Kommentare zu insgesamt 10 der 14 Kapitel des Entwurfs des Lärmaktionsplans eingegangen. Die Anzahl der Kommentare zu den einzelnen Kapiteln wird in Tabelle 1 sowie in Abbildung 1 dargestellt.

Tabelle 1: Anzahl der Kommentare zu den Kapiteln im Entwurf des Lärmaktionsplans

Kapitel Nummer	Kapitel Titel	Anzahl Kommentare
1	Einleitung	3
3	Ergebnisse der Lärmkartierung	2
4	Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung	1
5	Mitwirkung der Öffentlichkeit	1
6	Straßenverkehr	11
7	Schienenverkehr	10
8	Luftverkehr	1
9	Industrie, Gewerbe, Häfen	19
10	Ruhige Gebiete	1
12	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	4
		53 Gesamt

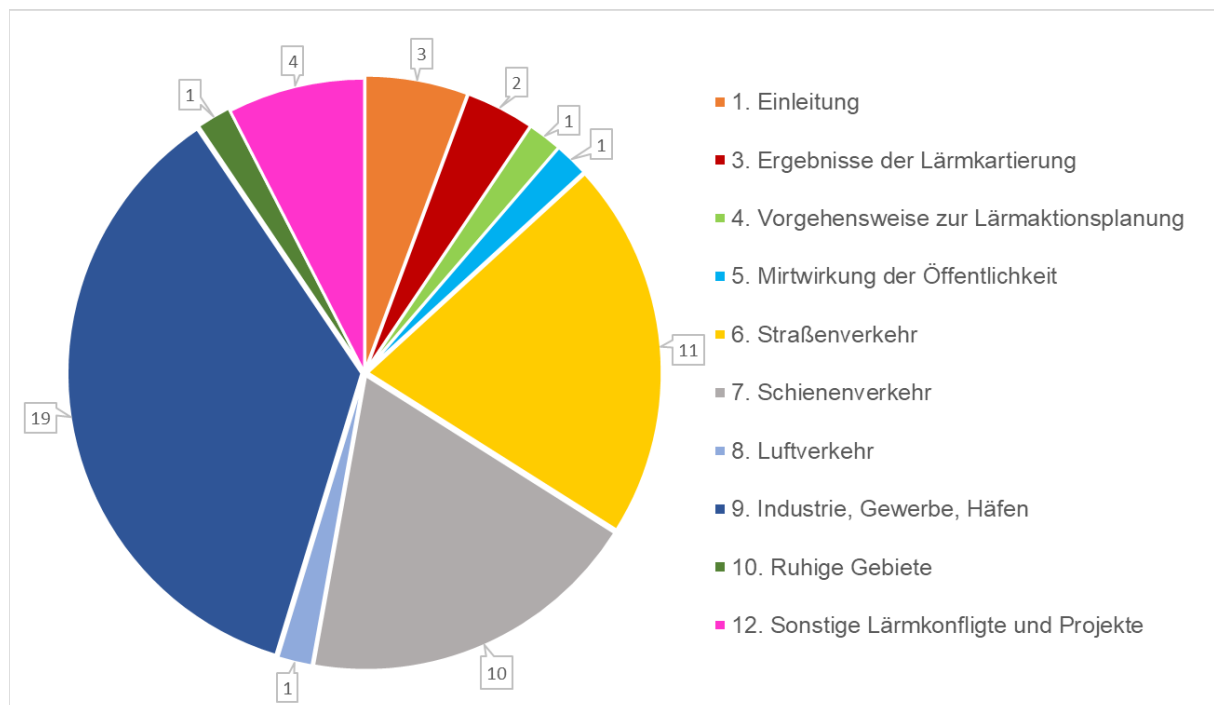


Abbildung 1: Anzahl der Kommentare zu den Kapiteln im Entwurf des Lärmaktionsplans

Die einzelnen Eingaben sind unter <https://lap2.beteiligung.bremen.de/#/> und der Anlage nachlesbar. Zudem sind drei E-Mails von Bürgerinnen und Bürgern mit konkreten Hinweisen per E-Mail eingegangen. Von diesen drei Eingaben bezogen sich zwei auf den Straßenverkehr. Ein Beitrag wurde ergänzend zu den bereits in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung eingereichten Beiträgen zur Straßenverkehrslärmsituation der Stromer Landstraße eingereicht. Der zweite Beitrag zum Straßenverkehr beinhaltet verschiedene Vorschläge, um die Belastungen der Lärmemission zu verringern wie z.B. Flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts und Tempo 120 auf Autobahnen und der Ausbau von Radwegen. Die dritte E-Mail bezieht sich auf die Lärmbelastung in Oslebshausen aufgrund von Industriegebieten und Häfen.

In Anlage 4 sind die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan unterteilt in Anlage 4.1 „Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern“ und 4.2 „Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen“ dargestellt. Beide Anlagen enthalten zusätzlich die Rückmeldungen der zuständigen Behörden. Anlage 4.1 enthält in Tabellenform alle 56 textlichen Eingaben sowie Anmerkungen.

Etwa dreiviertel aller Eingaben bezogen sich auf die Kapitel der einzelnen Lärmquellen „Industrie, Gewerbe, Häfen“ (20, davon 19 über DIPAS und eine per E-Mail), „Straßenverkehr“ (13, davon 11 über DIPAS und zwei per E-Mail) und „Schienenverkehr“ (10 über DIPAS).

Industrie, Gewerbe, Häfen

Die Eingaben zum Kapitel 9 „Industrie, Gewerbe, Häfen“ bezogen sich teils auf das Planfeststellungsverfahren für die Bahnwerkstatt in Oslebshausen. Weitere Eingaben befassen sich z.B. mit dem geplanten schiffsseitigen Schrotturnschlag im Umfeld der Stahlwerke.

Straßenverkehr

Die Beiträge zum Kapitel 6 „Straßenverkehr“ wurden zu den Themen Lärmbelastungen durch PKW und LKW, Geschwindigkeitsreduzierung und Geschwindigkeitsüberwachung, Straßenbelag, Autoposing und Lärmsanierung der Bundesautobahn 27 getätigt.

Schienenverkehr

Von den zehn Kommentaren zum Kapitel 7 „Schienenverkehr“ wurden neun zum Planfeststellungsverfahren für die Bahnwerkstatt in Oslebshausen eingereicht. Ein weiterer Kommentar wurde zur Farge-Vegesacker Eisenbahn abgegeben. Die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) in Bremen Nord wurde 2022 lärmkartiert. Bezüglich der Eingabe zur FVE wird der Lärmaktionsplan Kapitel 7.2 um einen Absatz zur FVE ergänzt.

3.2. Ergebnisse der Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Alle eingegangenen Stellungnahmen der Stadtteilbeiräte sowie der beiden Unternehmen DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und Flughafen Bremen GmbH werden in Anlage 4.2 „Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen“ veröffentlicht. Die Anlage zeigt zunächst untereinanderstehend alle Stellungnahmen und ab Seite 29 in tabellarischer Form einzelne Forderungen und Hinweise sowie Anmerkungen der zuständigen Behörden und Unternehmen.

Stadtteilbeiräte

Von den folgenden zehn Stadtteilbeiräten wurden Stellungnahmen abgegeben: Borgfeld, Burglesum, Findorff, Gröpelingen, Hemelingen, Horn-Lehe, Huchting, Obervieland, Osterholz und Schwachhausen. Von den genannten zehn Beiräten haben die Beiräte Borgfeld, Burglesum, Findorff, Obervieland und Osterholz den Entwurf des Lärmaktionsplans mit Anlagen zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme vom Beirat Gröpelingen enthält einen Beschluss zu sechs Punkten und im Detail zu 22 beschlossenen Forderungen. Die Forderungen und Rückmeldungen werden in Anlage 4.2 auf den Seiten 28 bis 34 veröffentlicht.

Der Beirat Hemelingen hat sich in der Stellungnahme nicht zum Entwurf des Lärmaktionsplans geäußert, sondern sich mit den Anmerkungen zu den Stellungnahmen des Beirates und den Hinweisen von Bürgerinnen und Bürger aus dem Bericht über die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 befasst. In Anhang A Anlage 1 des Lärmaktionsplans sind die Tabellen nach Lärmarten, auf die in der Stellungnahme Bezug genommen wurde, als Anlagen 5.1 bis 5.7 veröffentlicht. Zu einzelnen Punkten der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Stellungnahmen abgegeben, welche in Anlage 4.2 (Forderungen und Rückmeldungen von Seite 39 bis 41) enthalten sind.

Unternehmen

In der Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist ein konkreter Vorschlag zum Entwurf des Lärmaktionsplans zur Ergänzung des Kapitels 8 „Flugverkehr“ eingegangen. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, Anpassungen der Sichtflugverfahren in östliche Richtungen zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen. Ziele sind eine bessere und schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR) sowie eine mit dem frühzeitigen Abdrehen in den Süden verbundene Verringerung der Lärmbetroffenheit. Der Vorschlag wurde aufgenommen und in Kapitel 8.2. im Lärmaktionsplan ergänzt.

Die Stellungnahme der Flughafen Bremen GmbH bezieht sich konkret auf die Festlegung der Ruhigen Gebiete in Kapitel 10. Aufgrund der Stellungnahme der Flughafen Bremen GmbH wurden die Gebietsdefinitionen sowie Zuschnitte der Ruhigen Gebiete in der Flughafenumgebung in Kapitel 10 des Lärmaktionsplans sowie in den drei Anlagen in Anhang B Ruhige Gebiete angepasst. Die Gebietsdefinitionen der Kategorien 2 bis 4 wurden um den Zusatz „land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume“ im Lärmaktionsplan sowie in der Kartendarstellung ergänzt. Zudem wurde die in der Genehmigung für den Bremer Verkehrsflughafen enthaltene Lärmkontur als Linie zur Abgrenzung der beiden Ruhigen Gebiete „Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A) und „Stark belastete Ruhige Gebiete“ ohne Pegelbegrenzung südlich des Flughafens festgelegt.

4. Anpassungen im Entwurf

Im Ergebnis wurden nach Prüfung aller Eingaben der zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans verschiedene Ergänzungen und Änderungen im Lärmaktionsplan aufgenommen. Zudem wurden zu verschiedenen Kapiteln aktualisierte Bearbeitungsstände eingearbeitet und redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Im Lärmaktionsplan werden im Kapitel 5.2.3 „Änderungen im Entwurf des Lärmaktionsplans“ die vorgenommenen Änderungen zur Finalisierung des Lärmaktionsplans aufgeführt.

5. Ausblick

Der finale Lärmaktionsplan samt Anlagen soll mit Bearbeitungsstand Anfang Juli 2024 Mitte August 2024 in den städtischen Deputationen für Umwelt, Klima und Landwirtschaft sowie Mobilität, Bau und Stadtentwicklung beschlossen werden. Nach Beschluss der entsprechenden Gremien wird der Lärmaktionsplan der Stadtbürgerschaft zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Lärmaktionsplanung sowie die Maßnahmenumsetzung sind ein kontinuierlicher Prozess, welcher entsprechend des gesetzlich vorgeschriebenen 5-Jahres-Turnus überprüft wird. Ziel ist es, bereits bis zur nächsten Lärmkartierung 2027 z.B. die im Lärmaktionsplan genannten, zu prüfenden Straßenabschnitte für eine Ausweisung von Tempo 30 zu evaluieren.

Für die fünfte Runde der Lärmaktionsplanung sind 2027 wieder Lärmkarten zu erstellen. Die Lärmkarten 2027 werden mit denen von 2022 wieder vergleichbar sein, da seit 2022 eine neue einheitliche Berechnungsvorschrift anzuwenden war.

Nach Ausarbeitung der jeweiligen Lärmkarten 2027 und Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist der Lärmaktionsplan im Jahr 2029 zu überprüfen bzw. zu überarbeiten.

Anlagen

Anlage 1: Homepage DIPAS zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2: Presseveröffentlichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3: Anschreiben an die Ortsämter und Beiräte

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

Anlage 4.1: Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Anlage 4.2: Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Anlage 1: Homepage DIPAS zur Öffentlichkeitsarbeit



Zum Entwurf Kommentare lesen Zeitplan

Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024

Hier können Sie teilnehmen! Der Verfahrensablauf ist auf dieser Startseite beschrieben.

Zum Entwurf

Wir verwenden Cookies!

Mit Klick auf „Cookies akzeptieren“ stimmen Sie zu, dass Cookies gemäß unserer Cookie Policy Datenschutzinformationen auf dieser Webseite verwendet werden dürfen.

Ablehnen

Cookies akzeptieren



Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 – Lärmaktionsplanung 4. Stufe vom 15. April bis 13. Mai 2024 [\(abgeschlossen\)](#)

Informationen

Welche Daten zur Lärmsituation in Bremen liegen vor?

Einladung zum Mitmachen

Worum geht es beim Lärmaktionsplan 2024?

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

Wichtig zu wissen: Sonstiger Lärm, z. B. von Baustellen, durch Freizeitaktivitäten oder aus der Nachbarschaft, ist oft im Verhalten begründet oder nur in begrenzten Zeiträumen vorhanden und daher über den Lärmaktionsplan nur sehr eingeschränkt regulierbar. Einzelne Maßnahmen werden im Kapitel 12 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan beschrieben.

Welche Daten zur Lärmsituation in Bremen liegen vor?

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

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



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

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

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

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

Wichtige Information zu den Eisenbahnstrecken des Bundes:

Für die Lärmaktionsplanung an Hauptstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Informationen zum Lärmaktionsplan des EBA sind unter [www.leermaktionsplanung.schiene.de](#) abrufbar.

Was können Sie zum Lärmaktionsplan beitragen?

Auf der Grundlage der neuen Lärmkarten planen wir die Neuauflage des Lärmaktionsplans. Den beschlossenen Lärmaktionsplan von 2014 sowie den Bericht zur Lärmkartierung 2022 finden Sie auf der Homepage der [Senatorin für Umwelt](#) im Abschnitt Lärmkartierung im Land Bremen bzw. Lärmaktionsplanung. Ein wichtiger Bestandteil der aktuellen Lärmaktionsplanung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit. Diese findet in zwei Phasen statt.

Nach Veröffentlichung der Lärmkarten fand die 1. Phase der Beteiligung im März 2023 statt, um Lärmhotspots zu melden. Über die 1. Beteiligungsphase liegt ein Bericht vor. Wir danken Ihnen für Ihre Beiträge und die sehr hilfreiche Mitwirkung während der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans liegt aktuell zur Diskussion vor. Während der 2. Phase der Beteiligung sind Sie jetzt erneut eingeladen mitzumachen. In der Zeit vom 15. April bis 13. Mai 2024 können Bürgerinnen und Bürger Ihre Anmerkungen und Anregungen zu den einzelnen Kapiteln des Lärmaktionsplans einbringen. Hierfür steht Ihnen diese Plattform zur Verfügung. Sie können Ihren Beitrag auch per Post oder per E-Mail einbringen.

Den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans mit Anlagen finden Sie im Downloadbereich sowie auf unserer oben genannten Homepage.

Hier sind Sie gefragt!

Über den Reiter „Button“ „Zum Verfahrensablauf“ auf der Startseite oder über den Reiter „Zum Entwurf“ oben links auf der Startseite erreichen Sie die Entwurfsseite. Die 14 Bilder zum Entwurf enthalten jeweils ein Kapitel des Lärmaktionsplans. Am Ende jeder Seite ist Platz für Ihre Kommentare zu dem jeweiligen Kapitel. Im Downloadbereich erhalten Sie den gesamten Entwurf des Lärmaktionsplans. In Kapitel 15 „Verzeichnis der Quellen und Literatur“ sind alle im Text in eckigen Klammern genannten Quellen aufgeführt.

Wie läuft das Verfahren ab?

Nachdem die Öffentlichkeit während der 1. Beteiligung im März 2023 zu Vorschlägen für eine Lärminderungsplanung beteiligt wurde (§ 47d Absatz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz), wurden die Beiträge inhaltlich geprüft und bewertet und ein Bericht zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung erstellt.

Die Ergebnisse der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung dienen als Grundlage der Erarbeitung von Maßnahmen und Projekten zum Entwurf des Lärmaktionsplans in verschiedenen Unterarbeitsgruppen. Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich jedoch nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z. B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar. Der Lärmaktionsplan entfaltet also keine unmittelbare Rechtswirkung für Bürgerinnen und Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange zu berücksichtigen hat.

Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans können Sie sich während der 2. Mitwirkungsphase bis zum 13. Mai beteiligen. Im Anschluss werden Ihre Anmerkungen und Anregungen zunächst geprüft und in einem Bericht zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung evaluiert. Die Ergebnisse der Prüfung fließen in die Finalisierung des Lärmaktionsplans ebenso ein wie Finalisierungsarbeiten in den Unterarbeitsgruppen.

Der finale Lärmaktionsplan 2024 wird voraussichtlich im September 2024 vorliegen.

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!

Die Bearbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit Ecolo – Agentur für Ökologie und Kommunikation.

Kontakt-Daten / Verantwortliche

Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft
An der Raepferbahn 2
28217 Bremen
laermaktionsplan@umwelt.bremen.de

Downloads und weitere Informationen

- Entwurf des Lärmaktionsplans (PDF)
- Anhang A Anlage 1 Bericht erste Öffentlichkeitsbeteiligung (PDF)
- Anhang B Anlage 1 Vorgehen Überprüfung Flächenskizze 2014 (PDF)
- Anhang B Anlage 2 Tabelle ruhige Gebiete 2024 (PDF)
- Anhang B Anlage 3 Kartendarstellung ruhige Gebiete 2024 (PDF)

Anlage 2: Presseveröffentlichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

<https://www.senatspressestelle.bremen.de>

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans

Bürgerinnen und Bürger sind aufgerufen, sich ab kommenden Montag zu beteiligen


12.04.2024

Für den Ballungsraum Bremen hat die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft 2022 Lärmkarten für verschiedene Lärmquellen erstellt. Erfasst wurde Lärm, der durch Straßenverkehr, landeseigenen Schienenverkehr (Bahnstrecken der Bremer Straßenbahn AG, Farge-Vegesacker Eisenbahn sowie Anschlüsse der Hafeneisenbahn), Flugverkehr sowie Gewerbe, Industrie und Häfen entsteht. Darauf aufbauend wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet, der Vorschläge zur Verringerung von Lärm in der Stadt macht. Dieser Entwurf wurde am gestrigen Donnerstag (11. April 2024) der Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft vorgelegt. Nun startet die Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans.

Das Ziel der Lärminderungsplanung in der Stadt Bremen ist, die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen zu entlasten. Vom Sachverständigenrat für Umweltfragen wurden sogenannte Auslösewerte definiert, um gesundheitliche Beeinträchtigungen für die Bürgerinnen und Bürger zu vermeiden. Diese Auslösewerte liegen bei 65 dB(A) am Tage bzw. 55 dB(A) nachts. Die bisherigen Untersuchungen zeigen deutlich, dass die Hauptlärmquelle der Straßenverkehr ist. Über 80.000 Menschen sind von Verkehrslärm mit Pegeln von mehr als 65 dB(A) am Tag und über 110.000 Menschen von Verkehrslärm über 55 dB(A) in der Nacht betroffen. Dies betrifft insbesondere Anwohnerinnen und Anwohner in der Nähe von Autobahnen und große städtische Verbindungsstraßen.

Der Lärmaktionsplan zeigt mögliche Maßnahmen auf, die die Lärmquellen Straßenverkehr, Schienenverkehr und Gewerbelärm entschärfen sollen. Dabei waren zahlreiche Faktoren zu berücksichtigen, unter anderem die Anzahl von Lärmbetroffenen, Wirksamkeit und Kosten einer Maßnahme, rechtliche Grundlagen sowie mögliche Einflussnahme der Stadtgemeinde. Für den Straßenverkehr ist eine Maßnahme zum Beispiel die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 an den Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit in der Nacht. Die Umgebungslärmrichtlinie nennt auch ruhige Gebieten, die im Sinne der Lärmvorsorge vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind. Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich jedoch nicht aus der Lärmaktionsplanung und der Lärmaktionsplan stellt selbst keine eigenständige Rechtsgrundlage etwa für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Hintergrund

Die Erstellung des Lärmaktionsplans beinhaltet eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung. Zunächst wurden im Jahr 2022 Lärmkarten erstellt und im März 2023 die erste Phase der Beteiligung zur Lärmaktionsplanung durchgeführt, um besonders von Lärm belastete Gebiete zu identifizieren. Die Ergebnisse der Beteiligung wurden bei der Erarbeitung von Maßnahmen für den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Nun können die Bürgerinnen und Bürger in der zweiten Phase Eingaben zum Entwurf des Lärmaktionsplan machen. In der Zeit vom 15. April bis 13. Mai 2024 können Bürgerinnen und Bürger dafür ein digitales Partizipationssystem (DIPAS) nutzen. Ab dem 15. April 2024 ist die Plattform unter www.lap2.beteiligung.bremen.de  freigeschaltet. Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger während der vierwöchigen Mitwirkung auch schriftliche Beiträge per E-Mail unter laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder auf dem Postweg einbringen.

Ansprechpartnerin für die Medien:

Ramona Schlee, Pressesprecherin bei der Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Tel.: (0421) 361-96269, E-Mail: ramona.schlee@umwelt.bremen.de

Lärmkarten erstellt

Bürger können sich
beteiligen

BREMEN-NORD – Für den Ballungsraum Bremen hat die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft 2022 Lärmkarten für verschiedene Lärmquellen erstellt. Erfasst wurde unter anderem Lärm, der durch Straßenverkehr, landeseigenen Schienenverkehr mit Bahnstrecken der Farge-Vegesacker Eisenbahn Gewerbe oder Industrie entsteht. Darauf aufbauend wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans erarbeitet, der Vorschläge zur Verringerung von Lärm in der Stadt macht. Dieser Entwurf wurde der Deputation für Umwelt, Klima und Landwirtschaft vorgelegt. Nun startet die Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürgerinnen und Bürger zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans.

Das Ziel der Lärmminde-
rungsplanung in der Stadt
Bremen ist, die am stärksten
von Lärm betroffenen Men-
schen zu entlasten. Vom Sach-
verständigenrat für Umwelt-
fragen wurden sogenannte
Auslösewerte definiert, um
gesundheitliche Beeinträch-
tigungen für die Bürgerinnen
und Bürger zu vermeiden.
Die bisherigen Untersuchun-
gen zeigen deutlich, dass die

Hauptlärmquelle der Straßen-
verkehr ist. Dies betrifft insbe-
sondere Anwohnerinnen und
Anwohner in der Nähe von
Autobahnen und großen städ-
tischen Verbindungsstraßen.

Der Lärmaktionsplan zeigt
mögliche Maßnahmen auf,
die die Lärmquellen Straßen-
verkehr, Schienenverkehr und
Gewerbelärm entschärfen sol-
len. Dabei waren zahlreiche
Faktoren zu berücksichtigen,
unter anderem die Anzahl von
Lärmbetroffenen, Wirksam-
keit und Kosten einer Maß-
nahme, rechtliche Grundlagen
sowie mögliche Einflussnah-
me der Stadtgemeinde. Für
den Straßenverkehr ist eine
Maßnahme zum Beispiel die
Prüfung auf Umsetzbarkeit
von Tempo 30 an den Straßen
mit höchster Lärmbetroffen-
heit in der Nacht. Die Um-
gebungslärmrichtlinie nennt
auch ruhige Gebieten, die im
Sinne der Lärmvorsorge vor
einer Zunahme des Lärms zu
schützen sind. In der Zeit vom
15. April bis 13. Mai 2024 kön-
nen Bürgerinnen und Bürger
ein digitales Partizipationssys-
tem (DIPAS) nutzen. Ab dem
15. April 2024 ist die Plattform
unter www.lap2.beteiligung.bremen.de
freigeschaltet. Es
ist auch möglich, sich per Mail
an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de
einzubringen.

FR

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft



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

An die
Ortsamtsleitungen und Beiratsmitglieder
-siehe Verteiler-

Auskunft erteilt

Dienstgebäude:
An der Reeperbahn 2

Zimmer [REDACTED]

Tel. [REDACTED]
E-Mail [REDACTED]

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 04.04.2024

Ausschließlich per E Mail

Einladung zur zweiten Beteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans 4. Stufe

Sehr geehrte Ortsamtsleitungen,
sehr geehrte Beiratsmitglieder,

nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) wird auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 im Rahmen der vierten Stufe der Lärminderungsplanung in diesem Jahr ein neuer Lärmaktionsplan aufgestellt. Die verschiedenen Lärmkarten zum Straßenverkehrslärm, Straßenbahnlärm, Schienenlärm Land (Farge-Vegesacker Eisenbahn, Hafeneisenbahn), Fluglärm und Gewerbelärm (Industrie- und Gewerbeanlagen, Hafenanlagen) für jeweils zwei Zeiträume, den 24-Stunden-Zeitraum und den Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr, sind im GeoPortal der Stadt Bremen veröffentlicht:


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


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

Ziel der Planung ist die Entlastung für die am stärksten von Lärm betroffenen Menschen durch erfolgsversprechende und umsetzbare Maßnahmen unter Berücksichtigung von politischen Beschlüssen und Finanzierungsmöglichkeiten. Konkrete Rechtsansprüche auf Umsetzung von Maßnahmen ergeben sich nicht aus der Lärmaktionsplanung. Ebenso stellt der Lärmaktionsplan selbst keine Rechtsgrundlage für z.B. straßenverkehrsrechtliche Anordnungen dar.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2024 ist die zweistufige Beteiligung von Öffentlichkeit und Institutionen ein wichtiger Bestandteil. Die erste Stufe der Beteiligung erfolgte bereits im März 2023. Ein Einladungs-Schreiben zur ersten Beteiligung wurde von der Senatskanzlei am 25.03.2023 an die Ortsamtsleitungen versendet.

Den Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 mit den Anlagen u.a. dem Bericht über die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung finden Sie ab dem 12. April auf unserer Internetseite unter Lärmaktionsplanung: <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080>

 Bus / Straßenbahn
Haltestelle
Eduard-Schopf-Allee

 Eingang
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Poststelle:
T (0421) 361 2407
E-Mail office@umwelt.bremen.de

- Seite 1 von 2 -

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

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

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

Wir möchten Sie einladen, sich im zweiten Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans zu beteiligen und **bis zum 13.05.2024** schriftlich (per E-Mail an laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder per Behördenpost an das Referat 22 bei SUKW) zu äußern.

Zudem bieten wir eine Online-Informationsveranstaltung am 17.04.2024 von 17:30 bis 18:30 Uhr für Vertreter:innen und Mitglieder der Beiräte an, um sich über das Vorgehen informieren zu können. Die Online-Informationsveranstaltung wird von [REDACTED] unter dem folgenden Einwahllink https://video.openws.de/Info_LAP durchgeführt.

Im Anschluss an das Beteiligungsverfahren der zweiten Phase fließen Ihre Anregungen und Anmerkungen in den weiteren Prozess ein, in dem sie zunächst geprüft und in einem Bericht evaluiert werden. Der finale Lärmaktionsplan wird voraussichtlich im September 2024 vorliegen.

Gerne möchten wir noch einen Ausblick darauf geben, dass Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 15.04. bis 13.05.2024 Ihre Kommentare zum Entwurf des Lärmaktionsplans einbringen können. Um möglichst viele Personen in einem transparenten Verfahren beteiligen zu können, wird die DIPAS (Digitales Partizipationssystem) -Onlinebeteiligung am 15.04.24 freigeschaltet. Derzeit befindet sich die entsprechende Beteiligungsplattform noch im Aufbau: <https://lap2.beteiligung.bremen.de>

Selbstverständlich können Bürgerinnen und Bürger auch im Rahmen der zweiten Beteiligung schriftliche Beiträge per E-Mail oder auf dem Postweg einbringen.

Wir bedanken uns bereits jetzt für Ihre Hinweise.

Bei Fragen erreichen Sie uns unter laermaktionsplan@umwelt.bremen.de oder [REDACTED] telefonisch unter [REDACTED] und mich unter o.g. Telefonnummer.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
1	Einleitung	630	So sehr ich die Unterscheidung in kurz- und mittelfristige Zeiträume nachvollziehen kann, so sind die Grenzwerte für das Auslösen von Maßnahmen, meiner Meinung nach, jeweils zu hoch. Wenigstens 2, besser 4 dB (A) weniger wären angemessen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die in Tabelle 3 genannten Auslösekriterien sind Empfehlungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU). Der SRU ist ein Expert*innengremium. Als städtische Behörden können wir insbesondere gesundheitliche Wirkungen nicht ausreichend abschätzen und sind daher auf Expert*innen sowie die Gesetzgebung angewiesen.
2	Einleitung	660	Bremen hat eigene Auslöseschwellenwerte von Tag >65 dbA, Nacht >55 dbA festgelegt, für die Ausweisung von Tempo 30 die Werte auf Tag >70 dbA, Nacht >60 dbA hochgesetzt. Auf Seite 28 wird eine Pegelminderung von 2,1 dbA genannt, auf Seite 28 eine erreichbare Lärminderung von 2,6 dbA. Zieht man 2,6 dbA von den hochgesetzten Werten ab liegt man immer noch über den Schwellenwerten. Man hätte max 2,1 dbA auf die Schwellenwerte aufschlagen dürfen. Hier erwarten wir eine Erklärung der Stadt!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Feste Auslöseschwellenwerte für Maßnahmen gibt es nicht. In vorherigen Lärmaktionsplänen wurde die Schwelle von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht in Anlehnung an die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen gewählt, ab der sich aufgrund der sehr hohen Lärmpegel in einer Großstadt wie Bremen auf Maßnahmen zur Entlastung konzentriert wurde. Diese Konzentration auf die am stärksten von Lärm betroffenen Personen gilt weiterhin. In Bezug auf Tempo 30 gibt es feste Vorgaben auf Basis der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Straßenverkehrsrecht, ab der Tempo 30 aus Lärmschutzgründen in Frage kommt. Die Schwelle liegt dort bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht und ist in der Richtlinie vorgegeben. Gleichzeitig muss eine Ausweisung von Tempo 30 mindestens eine Pegelreduzierung von 2,1 dB(A) ergeben, damit die Maßnahme als geeignet anzusehen ist. Im Schnitt ergibt sich auf Basis der Rechenvorschrift eine Pegelreduzierung von 2,6 dB(A). Eine Ausweisung von Tempo 30 ab Werten von 65/55 dB(A) + 2,1 dB(A) läge unterhalb der Schwellen der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Da der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage darstellt, gelten die Regelungen des Straßenverkehrsrechts. Das Vorgehen ist detailliert in Kap. 6.2.1 des Entwurfs beschrieben.
3	Einleitung	665	Zur Ergänzung des vorherigen: Die WHO sieht relevante negative gesundheitliche Auswirkungen bei Tag >53 dbA, Nacht >45 dbA. Unterschied: > 10dbA. Insofern sind die von Bremen willkürlich festgelegten Auslöseschwellenwerte von Tag >65 dbA, Nacht >55 dbA schon eine Zumutung. Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB wird als Verdoppelung der Lautstärke wahrgenommen. Man benötigt 10 gleichlaute Geräuschquellen, im Vergleich zu einer, um den Eindruck „doppelt so laut“ zu erzeugen. (LfU Bayern)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: siehe vorherige Antwort. Die WHO-Werte sind theoretische Empfehlungen auf Basis von Forschungen, die in einer Großstadt in großen Teilen nicht erreichbar sind. Die Werte der WHO liegen z. B. deutlich unter dem, was an einer neu gebauten Straße in einem Mischgebiet (= Wohnnutzung vorhanden) mit 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht nach heutiger deutscher Gesetzgebung erlaubt wäre. Insofern erscheinen Maßnahmen bereits unterhalb der aktuellen Gesetzgebung nur eingeschränkt sinnvoll.
4	Ergebnisse der Lärmkartierung	673	Im Wasser können sich Schallwellen ausbreiten und eine viel höhere Geschwindigkeit als in der Luft, erreichen ca. 1,482 meters pro Sekunde (m/s) bei einer Temperatur von 25 Grad Celsius. Hier benannt die Firma Lürssen mit ihrem Schwimmdock. in der Lärmkarte 2022 handelt es sich oft um errechneten Lärm, bitte auch Messungen vornehmen. An anderen Orten maritimer Industrie hat sich durch Messungen herausgestellt, dass es tatsächlich intensiverer Lärm war als der errechnete.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Lärmkartierung Gewerbe hat nicht den Anspruch, den Genehmigungsstand 1:1 abzubilden. Ziel der Lärmkartierung ist vielmehr die Beurteilung der Lärmentwicklung über längere Zeiträume. Für den Betrieb von Anlagen müssen Betriebe unabhängig davon die Anforderungen der TA Lärm berücksichtigen. Je nach Art der Anlage sind neben der viel detaillierteren Schallprognoseberechnung auch Abnahmemessungen vorgesehen.
5	Ergebnisse der Lärmkartierung	674	Maulwurfschreck, Tierscheuchen Ultraschallfrequenzen für den Menschen hörbar alle 20 Sekunden 24/7. Die reinste Folter insbesondere für jüngere Menschen. Weit verbreitet und gesundheitsgefährdend. Ständiger Stress für den Körper. Schlimme Wohnsituation, da man sich nicht in der Nähe aufhalten kann. Hörbar auch bei geschlossenem Fenster. Hier sollte es eindeutige Vorschriften geben dass diese Beschallung/Dauerbeschallung verboten wird. Bisher ist es nicht eindeutig und muss eingeklagt werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich nicht um ein Thema der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung. Bezüglich der beschriebenen Lärmbelastungen durch Ultraschallgeräte zur Vertreibung von Tieren ist, wie Sie mitteilen, auch nach unserer Einschätzung nur der privatrechtliche Weg möglich, sofern diese nicht gewerblich betrieben werden.
6	Vorgehensweise zur Lärmaktionsplanung	623	Bei der Beteiligung muessen zwingend Vertreter von stark belasteten Gebieten gehört werden. Diese sind mittels geeigneten Verfahren zu ermitteln.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Alle Bürger*innen hatten im Rahmen der zwei Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung die Möglichkeit zur Beteiligung. Dies gilt unabhängig von der tatsächlichen Lärmbelastung vor Ort. Auch werden die Eingaben alle gleich gewichtet. Unsere Möglichkeiten der Information der Leute darüber hinaus sind begrenzt. Hier sind wir auf Zusammenarbeit mit den zuständigen Beiräten und Ortsämtern angewiesen, welche ebenfalls beteiligt wurden.
7	Mitwirkung der Öffentlichkeit	634	Ich finde es gut und wichtig, dass es eine Öffentlichkeitsbeteiligung gibt. Aber warum wird es einem so schwer gemacht? Warum wird kaum Werbung für laufende Verfahren gemacht? Warum sind kaum Links zu finden? Warum werden Texte nicht so aufgearbeitet, dass Laien sie verstehen? Warum muss ich mich nun seitenlang durch Fachsprache quälen, um herauszufinden, welche Seiten für mich eigentlich relevant sind?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Sowohl die erste als auch die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung wurden per Pressemitteilung der Senatorin für Umwelt beworben. Gleichzeitig wurde auf die Möglichkeit der Beteiligung auf https://www.vorhabenliste.bremen.de/ hingewiesen. Ebenso wurden Ortsämter und Beiräte gebeten, über die Beteiligung in den Stadtteilen zu informieren. Leider haben wir keinen Einfluss darauf, welche Zeitungen und Onlinemedien Bremens über die Beteiligungen berichten. Die Berichte werden im Regelfall von den jeweiligen Fachleuten erarbeitet. Dadurch ist eine für Laien verständliche Sprache leider nicht immer umsetzbar. Dies gilt insbesondere für komplexe Fragestellungen wie die Lärmgesetzgebung.
8	Straßenverkehr	624	Die Osterholzer Heerstrasse wird massiv mit 40 Tonnen LKWs befahren. Das sowohl Tags als auch Nachts. Der Straßenbelag ist für diese Belastung nicht ausgelegt. Er ist mittlerweile mit zahlreichen Unebenheiten und notdürftigen Reparaturen an Schlaglöchern versehen. Diese Unebenheiten des Strassenbelags führen zu enormen Lärm. Ganz massiv an der Kreuzung Osterholzer Heerstr. /Osterholzer Landstraße. Der Strassenbelag muss dringend erneuert werden + einer 30er Strecke eingerichtet werden	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Osterholzer Heerstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
9	Straßenverkehr	625	Der Straßenverkehrslärm in der Pappelstraße zwischen Langemarckstr. und Friedrich-Ebert-Str. ist enorm. Er wird hauptsächlich verursacht durch Busse des ÖPNV (BSAG+VBN), LKW zur Anlieferung und Raser (Autos, Motorräder). Tempo 30 wird sehr häufig überschritten, es gibt keine Maßnahmen der Tempoüberwachung oder durch bauliche Maßnahmen eine Überschreitung zu verhindern. E-Busse könnten den Lärm v.a. anfahrender Busse (in den Haltestellenbereichen Pappel-, Delme-, Gastfeldstr) deutlich reduzieren.	<p>Bremer Straßenbahn AG: Unsere Fahrenden halten sich grundsätzlich an die vorgeschriebene Geschwindigkeit. Sie werden regelmäßig in persönlichen Gesprächen von ihren Führungskräften zu diesem Thema sensibilisiert. Die BSAG geht aber allen konkreten Hinweisen zu Verstößen nach, die seitens von Anwohner:innen und Fahrgästen über das Beschwerdemanagement bei uns eingehen. Die Pappelstraße in Bremen wird von zwei Fahrgast-starken Buslinien der BSAG sowie sechs VBN-Regionalbuslinien befahren. Sie ist für die Erschließung der benachbarten Wohnquartiere und die Anbindung innerhalb des Quartiers Links der Weser sowie aus der Neustadt in Richtung Innenstadt von großer Bedeutung. Aus diesem Grund ist die Zahl der Haltestellen und der eingesetzten Fahrzeuge hoch. Die eingesetzten BSAG-Busse sind 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechen den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge. In den kommenden Jahren wird die BSAG ihre gesamte Busflotte nach und nach auf batteriebetriebene Fahrzeuge umstellen. Diese kommen dann auch auf den Linien 26 und 27 zum Einsatz. Schon heute verfügt die BSAG über 20 E-Busse. Dabei handelt es sich aber am sogenannte Solobusse, Zweiaxser mit 12 Meter Länge. Diese sind aufgrund der geringeren Fahrgastkapazität gegenüber einem 18-Meter-Bus nicht für Einsatz auf diesen Fahrgast-starken Linien geeignet und werden auf anderen Linien eingesetzt.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.</p>
10	Straßenverkehr	628	Da die Lärmsanierung an der Autobahn A27 erst in einigen Jahren stattfinden wird, können und sollten sofort durch kostengünstige und einfache straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen "durch § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen" getroffen werden. Die besonderen Umstände gem. § 45 Abs. 9 StVO. z. B. an der Grundschule an der Paul-Singer-Str. wären am Lärm-Hotspot Anschlussstelle Vahr gegeben. Auch die ruhigen Gebiete der Rhododendronpark und der Achterdieksee profitieren.	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Ein wesentlicher Faktor bei der Dringlichkeitsreihung für die Bundesfernstraßen in Bremen war die Anzahl an vermeintlich Betroffenen und die vermeintlich höheren Immissionswerte aufgrund höherer Verkehrsmengen. Unsere 1. Priorität liegt bei der BAB A1 von Brinkum bis zum Bremer Kreuz. Im Anschluss folgt voraussichtlich die BAB A27. Zur Ermittlung der tatsächlichen Grenzwertüberschreitungen sind Lärmschutztechnische Untersuchungen durchzuführen. Sollte es zu keinen Änderungen in der Priorisierung, aufgrund derzeit unvorhersehbarer Ereignisse kommen, beabsichtigen wir in den nächsten zwei Jahren mit den Untersuchungen an der BAB A27 im Raum Bremen zu beginnen. Anhand der Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchung werden wir prüfen, inwieweit und in welcher Ausgestaltung Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können, da eine Lärmsanierung lediglich als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden kann.</p>
11	Straßenverkehr	631	Die genannten rechtlichen Grundlagen stellen, nach wie vor, nicht die Gesundheit der Menschen und anderer Lebewesen in den Mittelpunkt aller Regelungen, sondern die sich aus der „freien“ Mobilität mittels PKW und wirtschaftlichen Interessen (Transport per LKW) vermeintlich ergebenden Notwendigkeiten. Zum LAP müssen entsprechend auch unbedingt jedwede Maßnahmen gehören, die diese Orientierung hinterfragen und auf Änderung der rechtlichen Grundlagen abzielen.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Lärmaktionsplan wird von der Stadtgemeinde für den Ballungsraum Bremen erarbeitet. Er zielt auf die konkrete Entlastung in der Stadtgemeinde ab. Änderungen der Gesetzgebung müssten dagegen auf Bundesebene erfolgen und könnten, wenn zielführend, lediglich über die Rolle als Land Bremen eingebracht werden.</p>
12	Straßenverkehr	632	Der Straßenverkehrslärm in der Neuenlanderstraße und Friedrich-Ebert-Str. ist enorm. Für die Gesundheit der Anwohner wären eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30) und Schallschutz, mehr Bäume und grün drumherum sehr gut.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt. Die Friedrich-Ebert-Straße befindet sich in der Liste, vgl. Tab. 22.</p>
13	Straßenverkehr	636	Die Überführung Kurfürsten-/R.-Boljahn-Allee über die Bgm.Spitta-Allee/In der Vahr wird stark von LKW, Bussen und PKW befahren. Diese halten sich kaum ans Tempolimit! Und es gibt eine massive Zunahme der Erschütterungen, was zu Schäden an den Häusern führt. Die Dehnungsfugen erzeugen ein Schlaggeräusch! Eine Schallschutzwand auf der Nordseite und eine Geschwindigkeitsüberwachung, z. B. durch eine Abschnittskontrolle (da Radargeräte auf dem Bauwerk nicht möglich) wären hier hilfreiche Maßnahmen!	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.</p>
14	Straßenverkehr	661	Die Vahrer Straße ist ebenfalls sehr stark vom (schweren) LKW und PKW Verkehr betroffen. Es sollte dort dringend über eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärmreduzierung für die direkten Anwohner und zum baulichen Erhalt der Straße nachgedacht werden.	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.</p>
15		668 (Antwort auf Nr. 661)	Genau der bauliche Erhalt der Vahrer Str., natürlich aller Straßen, ist wichtig. Lärm und Schäden an Häusern durch schwere LKW 's sind auch sehr schlimm. Anwohnerin	<p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Für den baulichen Erhalt ist das Amt für Straßen und Verkehr zuständig.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
16	Straßenverkehr	663	Die südöstliche Vahrer Straße zwischen Semmelweisstraße und Parsevalstraße/Zeppelinstraße wird seit Jahren durch immer mehr Verkehr, insbesondere LKW belastet und entsprechend auch mit mehr Verkehrslärm. Der LKW-Verkehr besteht zu einem hohen Prozentsatz aus Logistikern und Containertransporten die eher überregional zu verorten sind. Absenkungen in der Straße führen zu weiterer Lautstärkezunahme unter anderem bei Gespannen. Tempo 30 würde Erleichterung bringen.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Vahrer Straße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.
17	Straßenverkehr	669	Im Lärmaktionsplan wird beschrieben, daß die Hürden für die Ausweisung durch die StVO begründet sehr hoch liegen. Mir fällt es immer schwer Vergleiche zu ziehen, aber mancherorts fragt man sich nach der Rechtfertigung von Maßnahmen. So ist der südöstl. Bereich der einspurigen Straße "Am Wall" wg. Lärmschutz mit Tempo 30 ausgewiesen. Tags ist eine Lärmbelastung errechnet, die sich mit der Realität der Verkehre wohl kaum deckt. Nachts gibt es kaum Belastung. Hier wohnt kaum jemand. Begründung?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Berechnungen zur Überprüfung auf Tempo 30 aus Lärmschutzgründen erfolgt nach der RLS-90 und muss, wie beschrieben, die Anforderungen nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erfüllen. Die zugrunde liegenden Verkehrszahlen basieren im Regelfall auf Zählungen vor Ort in Kombination mit einem Verkehrsmodell und gehen von einem durchschnittlichen Tag aus. Abweichungen einzelner Tage sind in der Praxis möglich. Konkrete Fragen zu Hintergründen bestehender Tempo-30-Ausweisungen können im Rahmen dieser Beteiligung nicht beantwortet werden.
18	Straßenverkehr	670	Während der Hauptverkehrszeiten (morgens und nachmittags) staut sich der Verkehr häufig von der Kreuzung Semmelweis Straße/ Sebaldsbrücker Heerstraße bis zur Bedarfsampel Tjadenweg/Gludstraße. Ständig anfahrende Autos stellen eine erhöhte Belastung für die Umwelt dar. Ist die Straße einmal etwas freier, lassen einige Fahrer/innen gerne den Motor „aufheulen“; LKW, speziell mit Anhänger, sorgen für zusätzlichen Lärm! Die Straße müsste dringend entlastet werden, nicht nur über Tempo 30.	Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50: Die Sebaldsbrücker Heerstraße ist Teil des Lkw-Führungsnetzes. Sie ist dort als für den Lkw-Verkehr empfohlene Hauptverkehrsstraße blau dargestellt.
19	Schienerverkehr	638	Die vorliegenden Gutachten des Vorhabenträgers (Müller-BBM (2023a), Müller-BBM (2023b)) berücksichtigen im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt nicht die bereits existierenden Vorbelastungen sowie die parallel geplante Belastung im Umfeld des Vorhabens. Dieser schwerwiegende Fehler verstößt gegen die Irrelevanzschwelle der TA Lärm und macht das Vorhaben in der geplanten Form nicht genehmigungsfähig. Auch der Lärm während der Bauphase ist nicht genehmigungsfähig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
20	Schienerverkehr	639	Die vorliegenden Gutachten und Planungen im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt mit Abstellanlage ignorieren vollständig die bereits vorhandene Vorbelastung und die geplante zusätzliche Belastung durch das Vorhaben. Dies verstößt gegen die Irrelevanzschwelle und macht das Vorhaben in seiner geplanten Form nicht genehmigungsfähig.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
21	Schienerverkehr	640	Ich bin wütend und empört über die Vorgehensweise im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bezüglich der Lärmimmissionsprognose des Gutachters Müller-BBM. Trotz offenkundiger schwerwiegender Mängel und fachlicher Fehler wurde dieses Gutachten nicht in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde zurückgewiesen. Stattdessen wurde es ohne Behebung dieser Mängel zur öffentlichen Auslegung gebracht. Dies ist inakzeptabel und ein klarer Verstoß gegen geltende Rechtsnormen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
22	Schienerverkehr	641	Ich erhebe mit großer Wut und Sorge Einspruch gegen das Vorhaben des Vorhabenträgers Alstom. Trotz offensichtlicher und schwerwiegender Mängel sowie fachlicher Fehler wurde beispielsweise das Lärmgutachten der Firma Müller-BBM nicht in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde zurückgewiesen, sondern ohne Behebung der Mängel der Öffentlichkeit präsentiert. Dies ist inakzeptabel und gefährdet meine Grundrechte.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
23	Schienerverkehr	642	Besorgniserregend sind für uns die Auswirkungen des geplanten EBN-Service-Centers des zusätzlichen Lärms und des Elektromogs, die weit über die Empfehlungen des Bremer Gesundheitsamts hinausgehen. Wir haben große Sorge um die Gesundheit unserer Kinder. Für unsere Kinder scheinen nicht die gleichen Schutzstandards zu gelten wie für Kinder bei andere Neuplanungen in Bremen. Warum werden hier unterschiedliche Maßstäbe angelegt?	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
24	Schienerverkehr	643	Die Festlegung von "Immissionswerten" und einer "Fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle" im Planfeststellungsverfahren EBN-Service-Center ohne Grundlage in der TA Lärm sowie die Ignorierung schwerwiegender Mängel im Gutachten des Vorhabenträgers stellen ein rechtswidriges Vorgehen dar. Die Nichtzurückweisung des fehlerhaften Gutachtens durch die verantwortliche Planfeststellungsbehörde ist inakzeptabel.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
25	Schienerverkehr	649	Das Gutachten des Vorhabenträgers, wie von Müller-BBM vorgelegt, weist schwerwiegende fachliche Fehler und Mängel auf, die vom Ingenieurbüro für Umweltschutztechnik (IfU) identifiziert wurden. Trotz dieser offensichtlichen Mängel und Fehler wurde das Gutachten von der Planfeststellungsbehörde ohne Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde nicht zurückgewiesen. Dies stellt eine Missachtung geltender Rechtsnormen dar und wird zu erheblicher Beeinträchtigungen unserer Lebensqualität führen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
26	Schieneverkehr	654	Der schwerwiegende Fehler in den vorliegenden Gutachten von Müller-BBM im Planfeststellungsverfahren Alstom, welche die vorliegende Vorbelastung und die bereits determinierte Belastung im Umfeld des Vorhabens vollständig außer Acht lassen, ist absolut inakzeptabel. Die Ignoranz gegenüber diesen Belastungen, insbesondere wenn sie die Irrelevanzschwelle überschreiten, verletzt nicht nur geltende Rechtsnormen, sondern gefährdet auch unsere grundlegenden Rechte auf Leben, Gesundheit und Gleichheit.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
27	Schieneverkehr	662	Über die Strecke Bremen - Vegesack - Farge kann ich wenig finden. Auch an dieser Bahnstrecke stehen Wohngebäude in z.T. geringer Entfernung. Neben Lärmschutzwänden wäre auch eine finanzielle Unterstützung für Lärmschutzfenster wünschenswert.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Neben verschiedenen Abschnitten der Hafeneisenbahn wurde als nicht bundeseigene Haupteisenbahnstrecke die Strecke der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) 2022 in Bremen Nord kartiert. Für die Strecke der FVE sind keine gesonderten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die FVE verkehrt auf einer Strecke mit bestehender Genehmigung bezüglich des Lärmschutzes. Die vorhandene Beschwerdelage ist äußerst gering. Die Lärmkartierung der Strecke der FVE ist ebenfalls auf der Homepage GeoPortal Bremen geoportal.bremen.de zu finden. Der Lärmaktionsplan wird um einen Absatz zur FVE in Kapitel 7.2 ergänzt.
28	Schieneverkehr	665	Die schwerwiegenden Mängel im Gutachten von Müller-BBM, die vom Ingenieurbüro für Umweltschutz aufgezeigt wurden irritieren, wirken wie ein Gefälligkeitsgutachten. Der Umgang der Behörde bzw. deren Ignoranz irritiert noch mehr. Vorbelastungen, Irrelevanzschwellen werden bewußt ignoriert. Rechtsnormen außer Kraft gesetzt. Beteiligung bei diesem Prozess wirkt wie ein Hohn, wie eine Pseudobeteiligung für ein von vornherein feststehendes Ergebnis.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
29	Flugverkehr	633	Die Belastung für die Anwohner in der Neustadt und in Huckelriede ist enorm. Gerade in den frühen Morgenstunden ist der Fluglärm sehr laut und unterbricht den Nachtschlaf.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Nach der Betriebsgenehmigung für den Bremer Verkehrsflughafen sind in der Tagesrandzeit von 06:00 Uhr bis 07:00 Uhr planmäßige Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zulässig. Die Zulässigkeit kann nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden.
30	Industrie, Gewerbe, Häfen	622	Ein Bebauungsplan für den Industriehafen ist zwingend erforderlich, wenn es eine Verbesserung der Lärmsituation geben soll. Sonst wird sich trotz des aufwendigen Lärmaktionsplan gar nichts ändern und die Belastungen für die Bevölkerung nur weiter wachsen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 9.2 des Entwurfs wird die Problematik sehr ausführlich dargestellt. Die Senatorin für Umwelt ist entsprechend Kapitel 9.2.4 bestrebt, einen Austausch zu Ansiedlungsstrategien neuer Betriebe mit den weiteren Beteiligten zu initiieren. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes ist die Einflussnahme beschränkt, sofern die Betriebe die Regelungen der TA Lärm einhalten. Auch die Aufstellung von Bebauungsplänen wäre innerhalb dieser Runde zu diskutieren.
31	Industrie, Gewerbe, Häfen	635	Wir wohnen seit 1995 in der Garlstedter Str.. Innerhalb 29 Jahren hat sich die Lärmbelastung dermaßen verschlechtert, das es gesundheitlich nicht mehr tragbar ist! Das Schrottaufkommen, die Verladung vom- auf dem Schiff sind vor allem nachts nicht mehr tragbar. Die bevorstehenden, geplanten großen Schrottzulieferungen über den Bahnverkehr für Arcelor Mittal Bremen werden zunehmend diese Belastung verstärken!! Es bleibt zu hoffen eine Lösung zu finden, damit die Wohnqualität nicht noch weiter leidet.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Aufgrund der weiterhin vorhandenen Beschwerdelage beim nächtlichen Schrottschlag gab es zuletzt vor wenigen Wochen ein erneutes Gespräch mit dem Betrieb. Die Entwicklung im Umfeld der Stahlwerke wird im Rahmen der dort laufenden Genehmigungsverfahren geprüft. Für die einzelnen Verfahren sind Schallprognoserechnungen vorzulegen. Ebenso sind Abnahmemessungen nach Fertigstellung der Anlagen möglich.
32	Industrie, Gewerbe, Häfen	644	Bereits jetzt ist die Lärmbelastung in Oslebshausen aufgrund umliegender gewerblicher und industrieller Aktivitäten unerträglich hoch. Die vorliegenden Gutachten im Planfeststellungsverfahren Bahnwerkstatt belegen, dass die Lärmbelastung bereits die Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm übersteigt. Eine weitere Verschlechterung durch das geplante Vorhaben würde nicht nur bestehende Probleme verschärfen, sondern auch eine zukünftige Lärmsanierung unmöglich machen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
33	Industrie, Gewerbe, Häfen	645	Die bestehende hohe Lärmbelastung in Oslebshausen ist untragbar und überschreitet bereits die Grenzwerte gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Diese Belastung resultiert aus den umliegenden gewerblichen/industriellen Ansiedlungen, mit dem Gewerbegebiet Riedemannstraße, den Stahlwerken, den Industriehäfen und der Autobahn A 281. Eine weitere Zunahme des Lärms durch das Bahnwerkstatt würde die Lebensqualität weiter verschlechtern und bestehende gesundheitliche Risiken verstärken.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
34	Industrie, Gewerbe, Häfen	646	Die bestehende enorme Lärmbelastung in Oslebshausen wird durch Entwicklungen, wie den Ringschluß der A 281 dramatisch ansteigen. Ebenso würden die zunehmenden Eisenbahnverkehre aus Umbau der Stahlwerke und EBN-Service-Centers nicht berücksichtigt. Auch hätte der zusätzliche Lärm der Klarschlammverbrennungsanlage, dem kommenden Schrottschlag am Weserport 1 sowie die geplante Ansiedlung zum Schiffsrecycling mitsamt der gutachterlich bestätigten immensen Lärmbelastung berücksichtigt werden müssen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich bei den beschriebenen Vorhaben um jeweils einzelne Genehmigungsverfahren auf Basis verschiedener Gesetzgebungen. Für jedes Vorhaben sind die dortigen Regelungen im Verfahren zu prüfen. Für eine Gesamtlärmbetrachtung verschiedener Lärmarten (hier Straßenverkehr, Schienenverkehr, Gewerbe) fehlt bisher eine Gesetzesgrundlage.
35	Industrie, Gewerbe, Häfen	647	Insbesondere die geplanten zusätzlichen Lärmquellen wie der Ausbau der A 281 und die Erhöhung des Schrotthandels werden unsere Lebensqualität erheblich beeinträchtigen und unsere Gesundheit gefährden. Es ist erwiesen, dass erhöhte Lärmbelastung die Lebenserwartung reduzieren kann, wie durch wissenschaftliche Studien für Bremen belegt wurde.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Sorge wird zur Kenntnis genommen. Es ist festzuhalten, dass Lärm einer von vielen Faktoren ist, die die Lebenserwartung negativ beeinflussen können. Belege dafür, dass Lärm der Hauptgrund der reduzierten Lebenserwartung ist, liegen nach unserem Kenntnisstand aber nicht vor.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
36	Industrie, Gewerbe, Häfen	648	Es ist inakzeptabel, dass die bereits vorhandenen Lärmvorbelastungen und die sich weiterhin abzeichnende Belastung im Umfeld des geplanten Vorhabens (KVA, Stahlwerke, Schrottplatz, A 281 etc.) nicht angemessen berücksichtigt wurden. Die Ignorierung dieser Faktoren führt zu einer verzerrten Darstellung der potenziellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebung und die dort lebenden Menschen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Aus dem Text geht nicht hervor, welches geplante Vorhaben konkret gemeint ist. Insofern ist eine Beantwortung nicht möglich. Bei den beschriebenen Vorhaben handelt es sich aber um Vorhaben verschiedener Gesetzgebungen. Bei einem Verfahren zum Neubau einer Straße (A281) ist der Einfluss der Straße zu berücksichtigen. Gewerbelärm hat aber keinen Einfluss auf die Bewertung. Umgekehrt sind in einem Verfahren zur Ansiedlung einer Anlage nur Anlagen als Vorbelastung zu berücksichtigen, die unter die TA Lärm fallen. Ein davon abweichendes Vorgehen würde der Gesetzgebung widersprechen.
37	Industrie, Gewerbe, Häfen	650	Die Problematik städtebaulicher Missstände wurde bereits bei der Aufstellung des B-Plans 2434 im Jahr 2012 erkannt, jedoch seitdem – angeblich aus Personalmangel - nicht behoben. Die uns seinerzeit versprochene „Grüne Pufferzone“ soll uns nun genommen werden und niemals eingerichtet werden. Der Ortsteil Oslebshausen, dem wir angehören, wird von der Gesundheitssenatorin als sozial niedrig eingestuft, und die Lebenserwartung liegt deutlich unter dem Durchschnitt anderer Bremer Stadtteile.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Projekt Klima-Waldpark zwischen dem Gewerbegebiet Riedemann- / Reiherstraße sowie der Wohnbebauung Wohlers Eichen befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Die geplanten landschaftsgärtnerischen Arbeiten werden voraussichtlich Ende 2024 / Anfang 2025 beginnen.
38	Industrie, Gewerbe, Häfen	651	Der vorliegende Lärmaktionsplan steht im Widerspruch zu den bereits erkannten Belastungen und dem fraktionsübergreifenden Willen der Bürgerschaft, sich um verbesserten Lärmschutz in Oslebshausen zu dringend zu kümmern. Die Erkenntnis, dass es hier zu laut ist, hat die Politik also längst. Nun soll der Lärmaktionsplan der Verwaltung das Feigenblatt liefern, hier nichts tun zu müssen. Das ist nicht hinnehmbar.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Als Behörde sind wir im Gegensatz zur Politik konkret an die Gesetzgebung gebunden. Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln. Seitens der Politik sind uns keine konkreten rechtskonformen Ideen zur Verbesserung der Lage bekannt.
39	Industrie, Gewerbe, Häfen	652	Bereits heute leiden wir in Oslebshausen unter erheblichen Lärmvorbelastungen aufgrund umfangreicher gewerblicher, industrieller und infrastruktureller Ansiedlungen in unserer Umgebung. Die bestehende Lärmproblematik wurde durch verschiedene Gutachten, darunter Müller-BBM (2023b), Lärmkontor (2021), Lärmkontor (2023), Yncoris (2023, Verfahren Stahlwerke) und IfU (2023), dokumentiert. Eine Lärmsanierung ist dringend erforderlich.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: In Kapitel 9.2 des Entwurfs wird die Problematik sehr ausführlich dargestellt. Die Senatorin für Umwelt ist entsprechend Kapitel 9.2.4 bestrebt, einen Austausch zu Ansiedlungsstrategien neuer Betriebe mit den weiteren Beteiligten zu initiieren. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes ist die Einflussnahme beschränkt, sofern die Betriebe die Regelungen der TA Lärm einhalten.
40	Industrie, Gewerbe, Häfen	653	Bereits bei der Aufstellung des B-Plans 2434 im Jahr 2012 für Oslebshausen wurde die Problematik städtebaulicher Missstände vom Bremer Bauressort klar erkannt, leider jedoch bis heute nicht behoben. Die Ansätze waren gut und geeignet, die Situation durch Einrichtung einer „Grünen Pufferzone“ zu befrieden. Dass sie nicht planmäßig umgesetzt wurden, ist ein politischer Skandal und keineswegs hinnehmbar.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Projekt Klima-Waldpark zwischen dem Gewerbegebiet Riedemann- / Reiherstraße sowie der Wohnbebauung Wohlers Eichen befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Die geplanten landschaftsgärtnerischen Arbeiten werden voraussichtlich Ende 2024 / Anfang 2025 beginnen.
41	Industrie, Gewerbe, Häfen	655	Die bereits bestehende immense Lärmbelastung in unserer Umgebung ist unbestreitbar und wird durch die geplanten Aktivitäten von Alstom noch weiter verstärkt und verschlimmert. Die vorliegenden Gutachten zeigen deutlich, dass die Lärmbelastung bereits jetzt die Grenzwerte überschreitet, was ernsthafte Auswirkungen auf unsere Gesundheit hat und unseren Leben stark beeinträchtigt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
42	Industrie, Gewerbe, Häfen	656	Die bereits existierende erhebliche Lärmbelastung im Umfeld des Vorhabens, bedingt durch gewerbliche, industrielle und infrastrukturelle Ansiedlungen, wurde durch diverse Gutachten nachgewiesen. Diese Belastung überschreitet bereits heute die Grenzwerte der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Die geplanten Geräuschemissionen des Alstom-Vorhabens würden zusätzliche Sanierungsmaßnahmen und eine Lärmsanierung des hochbelasteten Gebiets unmöglich machen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
43	Industrie, Gewerbe, Häfen	657	Die heute bestehende hohe Lärmbelastung in Oslebshausen ist äußerst besorgniserregend. Es ist erwiesen, dass diese Belastung die Lebensqualität und Gesundheit der Bewohner erheblich beeinträchtigt. Zusätzlicher Lärm u.a. durch das Alstom-Vorhaben würde diese Problematik weiter verschärfen und die bestehenden Missstände in unserem Stadtteil verstärken und verfestigen. Die Behörden müssen die Verantwortung übernehmen und sicherstellen, dass Gesundheit und Wohlergehen der Bürger geschützt werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
44	Industrie, Gewerbe, Häfen	658	Die existierende Lärmbelastung in Oslebshausen ist besorgniserregend hoch und überschreitet bereits jetzt die Grenzwerte nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und der TA Lärm. Dies wird durch verschiedene Gutachten und Untersuchungen der Umweltsenatorin aus den Jahren 2021 und 2023 belegt. Ein weiterer Anstieg des Lärms durch das EBN-Service-Center Alstom würde nicht nur eine Sanierung bestehender Lärmquellen erschweren, sondern auch unsere Gesundheit und Lebensqualität erheblich beeinträchtigen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Es handelt sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Fragestellungen sind im Rahmen des Verfahrens zu klären.
45	Industrie, Gewerbe, Häfen	659	Die bestehende Lärmvorbelastung, hervorgerufen durch industrielle und infrastrukturelle Aktivitäten, stellt eine erhebliche Belastung für die Bewohner im Ortsteil Oslebshausen dar. Die Verschärfung der Lebensbedingungen im Ortsteil Oslebshausen durch das geplante Vorhaben steht im Widerspruch zu unserem Grundrecht auf gesunden und lebenswerten Wohnraum und den vielfach gegebenen politischen Versprechungen in den letzten Jahren.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Als Behörde sind wir im Gegensatz zur Politik konkret an die Gesetzgebung gebunden. Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln. Seitens der Politik sind uns keine konkreten rechtskonformen Ideen zur Verbesserung der Lage bekannt.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
46	Industrie, Gewerbe, Häfen	666	Es ist zu befürchten, dass die immense Menge an Schrott, die zukünftig 24/7, also auch nachts, so nahe an Wohlers Eichen und der Finkenau vom Stahlwerk verladen wird, zu unerträglicher Lärmbelastung führen wird bzw. die Vorbelastung zur Unerträglichkeit steigern wird, aber dieses rechtlich hinsichtlich Genehmigung unberücksichtigt bleibt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Zum geplanten schiffseitigen Schrottschlag im Umfeld der Stahlwerke läuft ein eigenes Änderungsverfahren der bestehenden Genehmigung. Der Schrottschlag erfolgt nicht durch die Stahlwerke selbst, sondern einen eigenständigen Betrieb und ist insofern gesondert zu betrachten. Im Rahmen der Genehmigung muss auch eine Schallprognose vorgelegt werden.
47	Industrie, Gewerbe, Häfen	671	Die jetzige Lärmbelastung in der Garlstedter Straße ist bereits weit über der gesetzlichen Belastungsgrenze, besonders in der Nacht. Schlafen mit offenem Fenster ist nicht möglich, das beeinträchtigt die Lebensqualität erheblich. Je nach Windrichtung ist der Lärm selbst durch geschlossene Fenster zu hören! Die Quellen sind bekannt, trotzdem wird den Bürgern weiter Lärmemissionen zugemutet. Das muss ein Ende haben! Es ist dringend Lärmschutzmaßnahmen zu planen! Bitte keine Bahnwerkstatt!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Referat Immissionsschutz hat bereits mehrfach gegenüber dem zuständigen Beirat die Lage und begrenzten Möglichkeiten auf Basis des Immissionsschutzrechtes geschildert. Sofern Betriebe die Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen, sind Genehmigungen im Sinne einer gebundenen Entscheidung zu erteilen. Entsprechend Kapitel 9.2.4 des Entwurfs ist die Senatorin für Umwelt gerne bereit, weitere Möglichkeiten der Lärmreduzierung mit anderen Akteur*innen zu entwickeln.
48	Industrie, Gewerbe, Häfen	672	Stahlumschlag für Acelor, grüner Strom mittels Lichtbogenöfen nein Danke. Nicht ohne Lärmschutzkonzept!	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Bei der Transformation der Stahlwerke wird auch das Thema Lärm betrachtet. Der Umschlag des für den Betrieb benötigten Schrotts erfolgt durch ein eigenständiges Unternehmen und läuft daher in einem eigenständigen Verfahren. Auch hier ist eine Lärmprognose im Genehmigungsverfahren vorzulegen, aus der sich weitere Anforderungen ergeben können.
49	Ruhige Gebiete	629	Da die Lärmsanierung an der Autobahn A27 erst in einigen Jahren stattfinden wird, sollten sofort durch kostengünstige und einfache straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen "durch § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen" getroffen werden. Die ruhigen Gebiete "Ruhiger Landschaftsraum" / "Ruhiger Stadtraum" der Rhododendronpark und der Achterdieksee profitieren sofort ohne jahrelange Lärmsanierungsentscheidungen mit den entsprechenden Maßnahmen an der A27 warten zu müssen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Im Abschnitt 6.2.1 des Entwurfs zum LAP wird sehr ausführlich am Beispiel Tempo 30 dargestellt, welche Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen zu erfüllen sind. Aus Erfahrung muss leider gesagt werden, dass die Hürden für eine Ausweisung deutlich höher sind als im Beitrag geschildert.
50	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	621	Zu 12.4 Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitungen: Mir fehlen jegliche baulichen Maßnahmen. In modernen Ländern wie Frankreich oder den Niederlanden wird man mithilfe von Schwellen regelmäßig an eine einzuhaltenen Geschwindigkeit erinnert - sonst drohen Schäden am Fahrzeug. Diese Schwellen sind in moderner Bauart auch keine Lärmquellen mehr. Warum geht die Stadt nicht auf Lärmblitzer ein? In Wohngebieten sollte diese in gewisser Höhe regelmäßig installiert sein.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Themen Autoposing und Geschwindigkeitsüberschreitung sind kein Thema der Lärmaktionsplanung. Das derzeitige Vorgehen wird lediglich, wie die anderen Themen in Kapitel 12, informativ beschrieben. Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben. Lärmblitzer in Verbindung mit konkreten Strafen sind nach unserem Kenntnisstand z. B. aus Gründen des Datenschutzes in Deutschland aktuell nicht möglich. Es gab eine Testphase in Berlin mit einem in Frankreich verwendeten System, das über die Nummernschilderkennung direkt Fahrzeugdaten bei der Zulassungsstelle abfragen darf und darüber Verstöße feststellen kann. Aktuell ist die dauerhafte Anwendung eines solchen Systems nicht möglich.
51	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	626 (Antwort auf Nr. 621)	Das kann ich nur unterstützen. Auch in Wohngebieten sind Raser/Poser geschwindigkeitsüberschreitend unterwegs (Beispiel Pappelstraße) und sorgen für extremen Lärm. Bauliche Maßnahmen wie o.g. könnten diese davon abhalten.	siehe oben
52	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	637	Ich schließe mich diesen Kommentaren an. Die Malerstraße in Bremen Hastedt wird, seit dem DHL ins ehemalige Max Bahr Gebäude hinter der Esso Tankstelle Stresmannstrasse gezogen ist, als Rennstrecke genutzt. Hier wurde seit 25 Jahren nicht geblitzt. Auch die schweren LKWs mit Ladungen für das Verteilzentrum fahren keine 50 km/h mehr, wenn die Ampeln auf grün stehen, sodass von einer sehr hohen Lärmbelastung zu sprechen ist.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.
53	Sonstige Lärmkonflikte und Projekte	667	Die Konsul-Smidt Straße in der Überseestadt ist so konzipiert, dass sie als Rennstrecke genutzt wird. Radio Bremen berichtet mit O-Ton eines Rasers von diesem potentiell tödlichen Verhalten, als ginge es um ein nettes Hobby nach der Arbeit, um sich abzureagieren und auch das Fahrverhalten in der Nähe der angrenzenden Schulen und letztlich auch das Parkverhalten dokumentiert, wenn dieser neue Stadtteil gehört - den Autofahrern, natürlich ohne von der Polizei belästigt zu werden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.
54	Straßenverkehr	E-Mail-Eingang	Guten Tag, ergänzend zu den bereits eingereichten Beiträgen aus Strom möchte ich auf das nicht einhaltene Überholverbot hinweisen. Das gewaltige beschleunigen beim Überholen an Kurven wie Höhe Köhler Brücke, Feuerwehr, Stellfeldsweg, Kartoffel-Kiste etc. machen den Lärm unerträglich. Nicht nur die LKWs, auch Motorradfahrer erzeugen einen gewaltigen Lärm, was vor allem im Sommer an Sonntagen spürbar ist. Zu dem ist die Straße zu schmal für die heutigen Autos und LKWs. Seitenstreifen werden regelrecht zerstört, wenn sich LKWs queren. Es muss zeitnah eine Lösung her, um den starken Verkehrsstrom zu verringern und den Pegel zu reduzieren um Schäden an Haus und Mensch zu vermeiden. Herzliche Grüße, eine Stromerin	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung und zu Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung fallen in die Zuständigkeit des Senators für Inneres (SI). Der konkrete Hinweis wird an SI weitergegeben.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
55	Straßenverkehr	E-Mail-Eingang	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich als Bürger der Stadt Bremen aus meiner Sicht wichtige Punkte anführen, welche helfen würden, die Belastungen der Lärmemission zu verringern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts sowie Tempolimit 120 auf Autobahnen. Hierdurch wird nicht nur der Verkehrslärm deutlich reduziert, was durch zahlreiche Studien nachgewiesen wurde, sondern auch die Verkehrtsicherheit deutlich verbessert. Dies muss das mittelfristige Ziel sein, auch um unter anderem die "VisionZero" (keine Verkehrstoten mehr), welche ja das europäische Ziel bis 2030 ist, zu erreichen. - Ausbau, aber vor allem die Instandsetzung von Radwegen. Ich selber fahre gerne Rad, der ein oder andere Fahrradweg ist aber wirklich eine Zumutung. Neue Prestigeprojekte sind nachvollziehbar, aber auch das bereits vorhandene Wegenetz muss in einem guten bzw. sehr guten Zustand sein, damit die Menschen diese auch gerne nutzen. Dies führt dann auch dazu, dass das Auto sicherlich mal stehen gelassen wird. - Bremen sollte sich unter anderem über den Bundesrat dafür einsetzen, dass die Bußgelder im Bereich der Geschwindigkeitsüberschreitung bzw. der unnötigen Lärmbelastung durch oftmals unerlaubte technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen, deutlich erhöht werden. Maßstab sollten hier Länder wie Norwegen oder Österreich sein. Wenn ich monatlich die Meldungen der Polizei lese, in welchen von Geschwindigkeiten von 130 km/h innerorts gesprochen wird, frage ich mich, warum solche Leute nur im Verhältnis lächerliche Strafgebühren erwarten. Diese müssen um ein vielfaches erhöht werden, um entsprechend abzuschrecken. - Bremen sollte sich weiterhin dafür einsetzen, dass Fahrzeuge nur noch so laut sein dürfen, wie für den Betrieb erforderlich. Wie kann es sein, dass man sich seit Jahren immer wieder über irgendwelche illegalen technischen Umbauten an Fahrzeugen ärgern muss (insbesondere die Polizei), anstatt solche Einbauten unter Androhung horrender Strafen komplett zu verbieten? Jeder Fahrzeughalter sollte über einen Stichtag informiert werden, ab welchem sämtliche nachträglichen Einbauten umfassende Strafzahlungen von zum Beispiel 10.000 Euro zur Folge haben. Ich bin mir sicher, dass sich dieses Problem innerhalb kürzester Zeit erledigt haben wird. - Bremen sollte sich dafür einsetzen, dass das bereits erfolgte Verbot für den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab dem Jahre 2035 auch für den Betrieb von Motorrädern und Zeikrafträdern gilt. <p>Gerade diese Fahrzeuge sind oftmals besonders laut, auch durch viele illegale Umbauten an den Fahrzeugen. Es ist nicht mehr zeitgemäß, dass vereinzelte Motorradfahrer wegen vermeintlicher "Emotionen" tausenden von anderen Menschen mit ihren Maschinen und deren Lärm auf die Nerven gehen. Mit ist natürlich bewusst, dass es nicht von jedem als Lärm empfunden wird, Studien und Befragungen ergeben aber regelmäßig, dass sich die Mehrheit der Menschen von diesen Geräuschen deutlich gestört fühlt. - In besonders belasteten Straßen sollte es eine Förderung für den Einbau von Fenstern mit erhöhten Schallschutzklassen geben.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Straßen, die häufig von "Autorennern" betroffen sind, sollten bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um dies zu verhindern. In der Ludwig-Roselius-Allee gibt es dieses Problem seit Jahren und seit Jahren wird nichts, aber auch gar nichts dagegen getan. Hier könnte man zum Beispiel abwechselnd die Fahrstreifen und einen Grünstreifen unterbrechen, sodass sich die mögliche Geschwindigkeit sowieso reduziert. - Ausbau der Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität. Dadurch erhöht sich die Bereitschaft eines Elektroautos, welche wiederum in niedrigeren Geschwindigkeiten, insbesondere in der Beschleunigungsphase, in der Regel deutlich leiser sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. - Schnellstmögliche Wiedereinführung der Sondergruppe der Polizei im Bereich der Verkehrsdelikte. Ein Problem, welches offensichtlich viele tausende Bürger betrifft, erfährt hierdurch wieder die angebrachte Aufmerksamkeit. - Stetige Elektrifizierung der städtischen Betriebe (BSAG) etc. <p>Natürlich ist mir bewusst, dass viele Punkte erst einmal finanziert werden müssen. Im Hinblick auf die Tatsache, dass die Lärmbelastung aber auf viele Millionen Menschen in Deutschland teilweise erhebliche negative Auswirkungen hat, muss weiter an diesem Thema gearbeitet werden. Am Ende des Tages erhöhen diese Maßnahmen die Lebensqualität vieler Menschen in diesem Land und in Bremen und schränken nur einige wenige Menschen in ihrer "Freiheit" ein.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Der Lärmaktionsplan ist Aufgabe der Stadtgemeinde Bremen. Viele der Forderungen betreffen aber die Initiative bei der Änderung von Bundesgesetzen. Diese Initiativen könnten nur auf Ebene des Landes eingebracht werden und sind daher kein Thema der Lärmaktionsplanung. Die konkreten Forderungen zur Änderung der Gesetzgebung werden zur Kenntnis an die zuständigen Ressorts Verkehr und Inneres gegeben.</p> <p>Förderungen zu Maßnahmen des passiven Schallschutzes sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2024 nicht vorgesehen. Siehe dazu Kapitel 6.2.3 des Entwurfs.</p> <p>Bremen setzt sich wie andere Städte und Gemeindem unter dem Titel "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" für eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ein. Hierzu bedarf es allerdings weitere Unterstützung durch die Bundesgesetzgebung, die in der aktuellen Legislaturperiode nicht mehr realistisch erscheint.</p> <p>Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 50:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezüglich der Geschwindigkeitsanpassung hängt es noch an der Novelle der Straßenverkehrsordnung. Die Reform des Straßenverkehrsgesetzes wurde im Juni 2024 beschlossen. Diese muss noch in die Straßenverkehrsordnung implementiert werden. - Der Ausbau der Ladeinfrastruktur wird sich zeitnah dynamisch entwickeln. - Eine Übersicht von bestehenden und geplanten Ladepunkten gibt es hier: https://geoportal.bremen.de/geoportal/?layerIDs=410_1,400_1,11,10347&visibility=true,true,true,true&transparency=0,0,0,0&enter=486320,5883835&zoomlevel=3 - Bezüglich der Elektrifizierung der städtischen Betriebe (BSAG): Wir sind dabei mit der BSAG ein Elektrobuskonzept zu erarbeiten. <p>Der Senator für Inneres:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zur schnellstmöglichen Wiedereinführung der Sondergruppe der Polizei im Bereich der Verkehrsdelikte: Um die Verantwortlichen der Raser- und Poserszene zu entdecken und Verkehrsverstöße individuell und konsequent zu ahnden, setzt die Polizei Bremen Zivilfahrzeuge und Geschwindigkeitsmessgeräte ein. <p>Die Expertinnen und Experten der Verkehrsüberwachung sind stadtwweit auf den Straßen im Einsatz und werden dabei vom Einsatzdienst unterstützt. Darüber hinaus führt die Polizei Bremen zielgerichtete, mobile Verkehrskontrollen durch. Die Bekämpfung von Kraftfahrzeugrennen, Geschwindigkeitsüberschreitungen und Autoposing dient damit auch der Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle.</p> <p>Bremer Straßenbahn AG: Zur stetigen Elektrifizierung der Städtischen Betriebe (BSAG): Nachhaltige elektrische Mobilität hat bei der Bremer Straßenbahn AG eine mehr als 100-jährige Tradition. Bereits so lange werden unsere Straßenbahnen mit elektrischer Energie angetrieben. Ein wichtiger Punkt ist darüber hinaus, woher die eingesetzte Energie stammt. So fahren schon seit 2010 alle elektrisch betriebenen Fahrzeuge der BSAG mit Ökostrom.</p> <p>Vor einiger Zeit hat die BSAG nun auch damit begonnen, ihre Busflotte auf batteriebetriebene Fahrzeuge umzustellen. Dieser Prozess wird in den kommenden Jahren verstärkt vorangetrieben. Schon heute sind bei der BSAG 20 Elektrobusse im Einsatz – sogenannte Solobusse, Zweiachsler mit einer Länge von 12 Metern. Weitere 50 Elektrobusse wurden im vergangenen Jahr bestellt. Dabei handelt es sich um Gelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern. Sie werden voraussichtlich im Jahr 2025 an die BSAG geliefert, gehen dann nach und nach in den Betrieb und ersetzen Busse mit konventionellem Antrieb.</p> <p>Für die 20 bereits eingesetzten Busse wurde eine Ladeinfrastruktur beim BSAG-Zentrum in der Neustadt und auf dem Betriebsbahnhof Vahr aufgebaut. Der Ausbau dieser Anlagen ist ein wichtiger Schritt beim Umstieg auf saubere Antriebe. Die zusätzlichen 50 elektrisch betriebenen Gelenkbusse werden künftig vom BSAG-Betriebshof in Bremen-Nord aus eingesetzt. Dieser wird derzeit modernisiert und auf die Anforderungen der Elektromobilität umgerüstet. Neben der Schaffung von Versorgungsleitungen und der Ladeinfrastruktur bedeutet dies auch die Anpassung der Werkstatt und die Schulung der Mitarbeitenden für die Arbeit an und mit Elektrobussen.</p> <p>Die BSAG ist also auf dem Weg, bis Mitte der 2030er-Jahre ein »rein elektrisches Unternehmen« zu werden, so das ehrgeizige Ziel. Das betrifft auch den Fuhrpark abseits der Busse und Bahnen. Bereits heute umfasst der betriebliche Fuhrpark zum Beispiel zahlreiche Fahrzeuge mit Elektromotor.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.1 Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Nr.	Kapitel des LAP	Kommentar-ID in DIPAS* und E-Mail	Kommentartext in DIPAS und E-Mail	Anmerkung
56	Industrie, Gewerbe, Häfen	E-Mail-Eingang	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, Oslebshausen leidet wie kein zweiter Ortsteil Bremens unter einer erheblichen Lärmbelastung, die hauptsächlich auf die umliegenden Industriegebiete und Häfen zurückzuführen ist. Diese Belastung hat negative Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bewohner und erfordert dringend Maßnahmen zur Lärminderung. Trotz der seit zwei Jahrzehnten bestehenden EU-Umgebungsärmrichtlinie hat die Stadt Bremen es versäumt, strengere Auslösewerte für einen Lärminderungsplan festzulegen, was die Situation weiter verschärft.</p> <p>Lärmbelastung durch Industrie und Häfen: Oslebshausen ist von Industriegebieten und Häfen umgeben, die eine kontinuierliche Geräuschquelle darstellen. Der Lärm, der von den Betrieben, Lagerstätten und dem Verkehr in diesen Gebieten erzeugt wird, ist tagsüber und nachts allgegenwärtig. Dieser anhaltende Lärm beeinträchtigt nicht nur den Schlaf und die Erholung der Anwohner, sondern wirkt sich auch negativ auf ihre Gesundheit aus, indem er Stress und andere gesundheitliche Probleme verursacht.</p> <p>Mangel an strengeren Auslösewerten für einen Lärminderungsplan: Trotz der seit 20 Jahren bestehenden EU-Umgebungsärmrichtlinie hat die Stadt Bremen keine strengeren Auslösewerte für einen Lärminderungsplan festgelegt. Gemäß dieser Richtlinie sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, Lärmkarten zu erstellen und Aktionspläne zur Lärminderung zu entwickeln, wenn bestimmte Lärmpegel überschritten werden. Die Tatsache, dass Bremen diese Auslösewerte nicht strenger definiert hat, zeigt einen Mangel an Verantwortung für die Verbesserung der Lärmsituation in Oslebshausen. Nach wie vor wird an einem Auslösewert von 55 db nachts festgehalten, obwohl wesentlich niedrigere Werte vom Bundesumweltamt empfohlen werden. Dass Bremen es nicht geschafft hat, diese Werte innerhalb von 20 Jahren zu korrigieren, ist ein Armutszeugnis!</p> <p>Auswirkungen auf die Lebensqualität: Die hohe Lärmbelastung in Oslebshausen beeinträchtigt die Lebensqualität der Bewohner erheblich. Der konstante Lärm stört nicht nur die Ruhe und Entspannung zu Hause, sondern erschwert auch die Konzentration bei der Arbeit und in der Schule. Darüber hinaus wirkt sich der Lärm negativ auf die Gesundheit der Bewohner des Ortsteils aus. So ist die Lebenserwartung in Gröpelingen signifikant erheblich kürzer als in wohlhabenden Bremer Stadtteilen.</p> <p>Dringende Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärminderung: Angesichts der immensen Lärmbelastung und der Untätigkeit der Stadt Bremen ist es dringend erforderlich, Maßnahmen zur Lärminderung in Oslebshausen einzuleiten. Dazu gehört die Festlegung strengerer Auslösewerte für einen Lärminderungsplan gemäß den EU-Richtlinien sowie die Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms aus Industriegebieten und Häfen. Dies könnte die Installation von Lärmschutzwänden, die Optimierung von Verkehrsrouten und die Förderung von Lärminderungsmaßnahmen in den betroffenen Betrieben umfassen. Ich fordere hiermit auch dringend ein adäquates Baurecht im Bereich der Häfen zu schaffen, wie im Lärmaktionsplan als Option vorgeschlagen wird. Dies ist seit Jahren eine Kernforderung des Stadtteilbeirates Gröpelingen und der Bürgerinitiative Oslebshausen und würde endlich Handlungsmöglichkeiten eröffnen, nachhaltig etwas an der Lärmbelastung des Ortsteils zu verändern.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Feste Auslöseschwellwerte für Maßnahmen gibt es nicht. In vorherigen Lärmaktionsplänen wurde die Schwelle von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht in Anlehnung an die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen gewählt, ab der sich aufgrund der sehr hohen Lärmpegel in einer Großstadt wie Bremen auf Maßnahmen zur Entlastung konzentriert wurde. Diese Konzentration auf die am stärksten von Lärm betroffenen Personen gilt weiterhin.</p> <p>Die Ausführungen in Kapitel 9.2. zeigen die Komplexität der Lärmproblematik in Oslebshausen auf. Die Lärmmessungen unseres Hauses auf dem Diako-Krankenhaus als auch auf dem Gebäudekomplex Wohlers Eichen beschreiben, dass mit Ausnahme der Zeiten mit nächtlichem Schrottschlag keine Einzellärmquelle dominiert. Die gemessenen Lärmpegel unterhalb der von ihnen als Auslösewerte beschriebenen Werte stellen die Summe aller vorhandenen Lärmquellen dar. Dies sind insbesondere der Straßen-, Schienen- und Gewerbelärm. Eingriffsmöglichkeiten ergeben sich beim Gewerbelärm beim Nachweis konkreter Überschreitungen einzelner Betriebe. An Bestandsstraßen sind die Möglichkeiten mit Tempo 30 an Straßen der Stadtgemeinde und freiwilliger Lärmsanierung an Autobahnen des Bundes ebenfalls begrenzt.</p> <p>Es gab bereits zahlreiche Gespräche mit verschiedenen Ressorts und anderen Bundesländern zur Gesamtsituation in Oslebshausen. Auf Basis des Immissionschutzrechtes sehen wir nur begrenzte Möglichkeiten Maßnahmen zu ergreifen. Ziel des in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs dargestellten Austausches Ansiedlungsstrategien wäre die Prüfung von Maßnahmen außerhalb des Immissionschutzrechtes z. B. über die Bauleitplanung oder wirtschaftliche Förderungen.</p>

Kommentar-ID*

Die einzelnen Kommentare wurden in DIPAS <https://lap2.beteiligung.bremen.de> unter der angegebenen Nummer eingebracht.

Stellungnahmen von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Stellungnahme Stadtteilbeirat Borgfeld

Der Beirat Borgfeld nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Burglesum

Der Beirat Burglesum nimmt den Lärmaktionsplan mit dem Hinweis, dass es kritisch betrachtet werden müsse, dass nur theoretischer Lärm ermittelt wurde, zur Kenntnis. Der Beirat ist aufgrund der vorgestellten Methoden jedoch ernüchtert, da viele individuell Fälle in dieser Form nicht betrachtet werden.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Findorff

Der Fachausschuss „Bau, Umwelt, Klima und Verkehr“ des Stadtteilbeirates Findorff nimmt die im Betreff genannte Angelegenheit zur Kenntnis.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Gröpelingen

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen möge beschließen:

- 1. Die Lärmaktionsplanung wird im vorliegenden Entwurf vom 04.04.2024 als unzureichend für den Stadtteil Gröpelingen - insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen - abgelehnt.**
- 2. Der Senat wird aufgefordert eine Entwicklungsstrategie für Gröpelingen zu entwickeln, die zu einer Sozial-, Umwelt- und Ökonomiegerechtigkeit innerhalb der nächsten 5 Jahre führt.**
- 3. Der Senat wird aufgefordert die große Anzahl anlaufenden Planungen zu Stahlwerken, Schrottschlag, Bahnwerkstatt etc. sowie den in Fertigstellung begriffenen Projekten wie A 281, Klärschlammverbrennungsanlage etc. zusammen mit dem Lärmaktionsplan mit dem Ziel abzustimmen, langfristig – also innerhalb der nächsten fünf Jahre - einen maximalen nächtlichen Geräuschpegel von 40 db(A) entsprechend der Empfehlung des Sachverständigenrats für Umweltfragen einzuhalten.**
- 4. Der Senat wird aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Lärminderung für die kommenden fünf Jahre zu benennen, zu planen und zu beschließen und insbesondere mit der mit der Lärmsanierung des Ortsteils Oslebshausen umgehend zu beginnen.**
- 5. Der Senat wird aufgefordert Verhandlungen mit der Firma ArcelorMittal vor dem Hintergrund der gewährten Subventionen und der Firma Alstom angesichts der Vermietung der Flächen zur Einrichtung des EBN-Servicecenters zu führen, für bessere Immissionswerte zu sorgen, als sie rechtlich vorgeschrieben sind.**
- 5. Der Senat wird aufgefordert, des Weiteren die im folgenden aufgeführten 22 Forderungen umzusetzen.**

Begründung:

Ziel der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 –
also vor nunmehr 22 Jahren - ist neben der Bewertung vor allem die Bekämpfung von

Umgebungslärm. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans für die Stadt Bremen (Vierte Stufe) mit Stand vom 04.03.2024 steht „Lärmaktionspläne haben das Ziel, durch konkrete Maßnahmen die Lärmsituation in einer Stadt zu verbessern und die Lärmbelastung der Bewohner:innen zu reduzieren. (...) Umgebungslärm bezeichnet nach §47b BImSchG „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht“.

Bereits einer „Belästigung“ soll demnach wirksam entgegengewirkt werden. Die Belästigung als geringste der möglichen Auswirkungen wird wie folgt beschrieben: „Sie ist eine der häufigsten Reaktionen auf Lärm und wird als eine Stressreaktion beschrieben, die ein breites Spektrum an negativen Gefühlen umfasst, darunter Störung, Unzufriedenheit, Kummer, Unmut, Irritation und Belästigung. Die individuelle Reaktion auf Lärm hängt nicht nur vom Expositionsniveau, sondern auch von kontextuellen, situativen und persönlichen Faktoren ab. Lärm kann physiologische Stressreaktionen auslösen, die langfristig die Entwicklung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zur Folge haben können.“ Schlimmere Auswirkungen sind „Schlafstörungen“, „Herz-Kreislauf und metabolische Auswirkungen“ und „Kognitive Auswirkungen bei Kindern“. „Ebenfalls wird vermutet, dass lärmbedingter psychischer Stress Atemwegserkrankungen verschlimmern kann. Auch ernsthafte psychische Gesundheitsprobleme wie Depressionen und Angstzustände, aber auch körperliche Inaktivität werden mit Lärm in Verbindung gebracht. Daneben wurden Zusammenhänge zwischen Verkehrslärm und Lebensstilfaktoren, wie Rauchen, Alkoholkonsum oder Medikamenteneinnahme berichtet.“

Konkret für Gröpelingen hat die damalige Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz in ihrem Landesgesundheitsbericht Bremen für das Jahr 2019 festgestellt, dass dies der Bremer Stadtteil, mit der geringsten durchschnittlichen Lebenserwartung sowohl bei Frauen (79,7 Jahre) als auch bei Männern (74,2 Jahre) ist. Die durchschnittliche Lebenserwartung in Schwachhausen ist bei Frauen (85,6 Jahre) und Männern (81,4 Jahre) jeweils am höchsten. Diese Verteilung hat sicherlich und unbestritten viele mögliche Ursachen. Die Lärmexposition der Ortsteile von Gröpelingen gehört jedoch sicherlich dazu.

AUSLÖSEWERTE

Auch verweist der Lärmaktionsplan auf die WHO-Leitlinie und deren Zielwerte mit der Tabelle 2.

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

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

Sowie auf den Sachverständigenrat für Umweltfragen, der bereits 2004 – also vor nunmehr 20 Jahren – die in Tabelle 3 dargestellten Auslösekriterien empfohlen hat. Diese zeigen einen definierten Pfad von Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen zur Vermeidung von Belästigungen auf.

Tabelle 3: Vom Sachverständigenrat empfohlene Auslösekriterien

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

Unabhängig davon, welche präzise Definition für die Begriffe „kurzfristig“, „mittelfristig“ und „langfristig“ angenommen wird, kann davon ausgegangen werden, dass nach 20 Jahren die langfristigen Ziele erreicht werden sollten. Dies wären für den Gesamttageszeitraum 50 db(A) und für den definierten Nachtzeitraum von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens 40 db(A).

Die von der Stadtgemeinde Bremen unverändert auch in diesem Lärmaktionsplan belassenen Auslöseschwellenwerte von 65 db(A) für den Gesamttageszeitraum und 55 db(A) für den Nachtzeitraum sind nach Ablauf von über 20 Jahren zeitlich überkommen und müssen dringend um jeweils 15 db(A) abgesenkt werden.

1. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan einen konkreten zeitlichen Pfad mit Angabe von verbindlichen Jahreszahlen und einheitlichen Auslösewerten festlegt, wie die Vorgaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen und der WHO umgesetzt werden.

Konkret müssen beim vorliegenden Lärmaktionsplan nach über 20 Jahren EU-Umgebungslärmrichtlinie die Werte von ganztags 50 db(A) und nachts 40 db(A) als Auslösewerte anerkannt werden.

KEIN ERKENNTNISPROBLEM

Die Stadt Bremen hat demnach kein Erkenntnisproblem. Vielmehr hat sie ein Umsetzungsproblem die langfristigen Ziele der WHO und des Sachverständigenrats für Umweltfragen aus dem Jahr 2004 umzusetzen. Die Umsetzungsprobleme resultieren aus Sicht

des Stadtteilbeirats Gröpelingen:

- Haushaltsnotlage (falsche Priorisierung der Finanzmittel),
- unzureichende Abstimmung zwischen den verschiedenen Ressorts sowie das Weiterreichen der Verantwortlichkeit,
- kein politischer Wille zur Herbeiführung einer gerechten städtebaulichen Planung mittels Bebauungsplänen und einer Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) in diesen,
- kein politischer Wille (mehr) zur Nutzung von städtischen Grundstücke zur Einrichtung beispielsweise einer „Grünen Pufferzone“ in Form von Waldausgleichsflächen zur Herbeiführung einer städtebaulichen Befriedung zwischen Wohn- und Industriebereichen,
- kein politischer Wille zur verbindlichen Operationalisierung von konkreten Terminen und Maßnahmen, um die Lärmsituation in Bremen zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren.

2. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine konkrete Strategie festlegt, wie die Zusammenarbeit der Ressorts mit dem Ziel des Lärmschutzes effektiv und effizient gestaltet wird und wie die sehr gute Verhandlungsposition der Stadt Bremen bzw. des Landes Bremen als Grundstückseigentümersin und/oder Subventionsgeberin genutzt wird, um Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche weit hinausgehen.

3. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, seine Verhandlungsposition sowohl bei der Überlassung der Fläche für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) als auch bei der Gewährung der Subvention an die Stahlwerke (ArcelorMittal) zu nutzen, um konkrete Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche Maß weit hinausgehen.

4. Mit Priorität allerdings fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass die für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) vorgesehenen Flächen,

wie in Teilen bereits in der Planaufstellung zum Bebauungsplan 2434 beschlossen und in Teilen im aktuell gültigen Flächennutzungsplan hinterlegt, als „Grüne Pufferzone“ in Form einer Ausweisung als Wald zur Umsetzung kommen und der Senat insofern sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag 2019-2023 endlich einlöst.

5. Außerdem fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass er die übrigen oben angeführten Umsetzungsprobleme unmittelbar abhilft.

MANGELNDE TRANSPARENZ

Dem Stadtteilbeirat Gröpelingen war es nicht möglich, über die im Lärmaktionsplan angegebenen Aussagen hinaus – vergleiche Tabellen 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 und 20 – konkret die Anzahl der „Belasteten“ sowie die Namen der betroffenen schützenswerten Einrichtungen herauszulesen.

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen benötigt, Aussagen, zu den einzelnen Ortsteilen (Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen) sowie auch noch kleinteiliger in den Mikrolagen zur Anzahl der „Belasteten“ sowie die konkrete Benennung der als „Belastete“ geltenden Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäuser.

Nur aufgrund einer derartigen transparenten Darstellung kann der Stadtteilbeirat sich eine Meinung über die Betroffenheit der Ortsteile im eigentlichen sowie im Vergleich zu anderen Ortsteilen bilden.

6. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine Aufstellung der Tabellen 4 bis 20 mit Angaben zu den Belasteten Menschen, Wohnungen, Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern sowie der konkreten namentlichen Benennung der Belasteten Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern aufgeteilt nach den Ortsteilen Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen als Anlage aufführt und dem Stadtteilbeirat zur Verfügung stellt.

7. Insbesondere fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen ausführliche Informationen zur Belastung der Schule Auf den Heuen, der Kindertagesstätte Auf den Heuen und des Diako-Krankenhauses.

MANGELHAFT E ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen sieht die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung kritisch. Die Ziele einer breiten Beteiligung wurden offenbar verfehlt. Bei einer Bevölkerung von über 550.000 Menschen und einer Anzahl von extrem Belasteten, die ausweislich der Tabellen 4 bis 20, bei über 100.000 Menschen liegt, sind gerade einmal 469 Beiträge (entspricht nur etwa 0.08% der Bevölkerung) bei weitem nicht hinreichend.

Eine wirkliche Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde offenbar nicht erreicht. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft muss die Vorgehensweise zur Erreichung einer Mitwirkung der Bevölkerung überdenken und überarbeiten. Beispielsweise könnte zusätzlich eine repräsentative Stichprobe strukturiert interviewt werden. Auch ist es notwendig, sprachliche und andere Barrieren zu überwinden, die es den in Oslebshausen lebenden Menschen oft erschweren, ihre Bedürfnisse zu artikulieren. Dies würde eine echte Teilhabe am politischen Prozess und an der Öffentlichkeitsarbeit ermöglichen.

Ebenso wären die Stadtteilbeiräte demnächst strukturiert in Form von Interviews einzubinden. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen nimmt irritiert zur Kenntnis, dass dieser in der abgelaufenen Legislaturperiode keine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abgegeben habe.

8. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen kritisiert die mangelhafte Öffentlichkeitsbeteiligung und fordert eine Verbesserung der Prozesse und ein Überdenken der Vorgehensweise. Insbesondere sind die Stadtteilbeiräte in einem strukturierten Format einzubinden.

MANGELNDE UMSETZUNG POLITISCHER VERSPRECHEN IM LÄRMAKTIONSPLAN

Der im Stadtteil Gröpelingen am stärksten mit Lärm belastete Ortsteil ist Oslebshausen. Bereits heute gibt es eine enorme Lärm-Vorbelastung, die in den Lärmkarten (zum Teil) abgebildet wird.

Mit breitem Konsens und fraktionsübergreifend erkennen sowohl die Regierungsfractionen als auch die Oppositionsparteien an, dass der Ortsteil Oslebshausen in einem besonders intensiven Maße mit schädlichen Immissionen, wie Lärm, Feinstaub, Müll und üblen Gerüchen, belastet ist.

Daher wird auch fraktionsübergreifend wie auch aus der Exekutive heraus gefordert, den Ortsteil Oslebshausen zu entlasten. Diesen politischen Willen bildet der vorliegende Lärmaktionsplan nicht ab. So gibt es keine konkreten Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Ortsteils Oslebshausen in den kommenden Jahren führen werden.

Beispielhafte Belege politischer Aussagen sind:

- Koalitionsvertrag 2019-2023: „Wir stellen sicher, dass es vor Ort [Oslebshausen] keine zusätzliche geruchliche Belästigung für die Bevölkerung gibt und dass der Stadtteil durch Maßnahmen in den Bereichen Müll, Verkehr und Lärm entlastet wird.“
- Koalitionsvertrag 2023-2027: „vor der Entscheidung über den Ort für die geplante Bahnwerkstatt eine verlässliche Auskunft der DB einholen, ob sie aus ihrem Flächenbesitz eine alternative Fläche zur Verfügung stellen würde.“
- Drs 20/392 S: „Bei Bau und Inbetriebnahme der Anlage muss aber sichergestellt werden, dass sich die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner im Ortsteil Oslebshausen nicht weiter erhöhen und das Quartier insgesamt durch flankierende Maßnahmen in den Bereichen Müll, Verkehr und Lärm entlastet, aber auch durch zusätzliche Maßnahmen aufgewertet wird.“
- Stadtbürgerschaft 26.01.2021: Beispielhaft Abgeordneter Saxe: „ Aus diesem Grund sind wir sehr gefordert, das Thema Bahnwerkstatt gerade in der Nähe eines Wohngebiets, Wohlers Eichen, sehr sorgfältig abzuwägen, damit sie nicht das Gefühl haben, dass sie bei jeder Entscheidung, die wir fällen, immer das Nachsehen haben, sondern damit sie entweder sehen, es hat einen guten Grund, dass wir das machen, oder auch, dass wir Alternativen abwägen, und zwar ernsthaft abwägen.“ sowie Senatorin Dr. Schaefer: „,dass wir sie ernst nehmen und dass wir uns um ihre Probleme kümmern und dass Oslebshausen auch deutlich mehr entlastet wird, dass es mehr Lärmschutz gibt, dass es mehr Sauberkeit gibt und dass es auch eine höhere Luftreinhaltung gibt.“
- Landtag 26.01.2023: Senatorin Dr. Schaefer: „Wir werden uns übrigens das Thema Lärmschutz sehr genau angucken, das ist ja das, was in Oslebshausen auch so eine große Rolle spielt.“

Während zu den Kapiteln 6 Straßenverkehr, 7 Schienenverkehr und 8 Luftverkehr Maßnahmen und/oder Strategien entwickelt und beschrieben wurden, findet sich zum Kapitel 9 Industrie, Gewerbe, Häfen nichts Vergleichbares. Auch ist kritisch anzumerken, dass es zwar fachliche Unterarbeitsgruppen zum Straßenverkehr, zum Schienenverkehr und zu ruhigen Gebieten gab, zum für Gröpelingen sehr wichtigen Themenkomplex Industrie, Gewerbe und Häfen hingegen nicht. Es ist zu vermuten, dass es auch aus diesem Grund keine Strategie zur Verbesserung der Lärmsituation in Oslebshausen gibt.

9. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat, dass die *Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft Terminplan und Maßnahmenpaket mit dem Stadtteilbeirat zeitnahe abstimmt.*

UNBERÜCKSICHTIGTE FERTIGSTELLUNGEN UND HINZUKOMMENDE PROJEKTE

Der Stadtteilbeirat Gröpelingen vermutet, dass die Lärmkartierungen 2022 bereits im Jahr 2022 bekannte bzw. absehbare Projekte als zeitlich nachgelagerten Fertigstellungen mit jeweils enormen Auswirkungen auf die Lärmkulisse nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt haben.

Insofern ist eine Anpassung der Lärmkartierung dringend geboten. Im Einzelnen und nicht abschließend sind es die folgenden Projekte bzw. absehbaren Fertigstellungen und Inbetriebnahmen:

A 281: Der Wesertunnel ist im Bau und der Ringschluss wird bis 2029 fertiggestellt. Es kommt dann zu einer enormen Verkehrsverschiebung von der A 27 zur A 281. Erwartet werden 55.000 Kfz/Tag – mehr als doppelt so viel, wie geplant.

Eisenbahnstrecke 1422: Das Stahlwerk wird das dreifache an Schrott beziehen, als bisher. Ein signifikanter Teil wird über das Gleis 1422 zugeführt werden. Weiterhin wird eine enorme Menge an Eisenschwamm vom Stahlwerk Bremen zum Stahlwerk Eisenhüttenstadt ebenfalls über das Gleis 1422 transportiert werden. Auch ist davon auszugehen, dass die Produkte des Stahlwerks verstärkt über die Bahn transportiert werden.

Klarschlammverbrennungsanlage: Die Klarschlammverbrennungsanlage wird aktuell in Betrieb genommen. Die Messungen von Lärmkontor auf dem Diako (2021) und Wohlers Eichen (2023) haben die Lärmemissionen nicht berücksichtigen können.

Stahlwerk Arcelor Mittal: Das Stahlwerk wird einen sehr großen Schrottplatz einrichten, wo es zu Sortier- und Ladevorgängen auch nachts kommen wird. Zur genauen Lage des Schrottplatzes liegen aktuell widersprüchliche Informationen vor. In Abhängigkeit der Lage kann es zu ganz enormen Belastungen des Ortsteils Oslebshausen kommen.

Weiterhin kommt zu einem Schrottschlag mit enormen Mengen am Weserport 1. Der Umschlag von Schrott bei TSR dürfte entgegen politischer Versprechungen aufgrund des Bedarfs des Stahlwerks vermutlich erhalten bleiben.

Weiterhin wird eine Anlage zum Schiffsrecycling vermutlich in den Industriehäfen geplant.

Energieknoten Bremen: Einrichtung einer Offshore Netzanbindung mit 525 kV Erdkabel und Konverter sowie eines 110 kV Umspannwerk mit Betriebsgebäude und Frei- und Versorgungsleitungen.

Industrie-Park 6. BA.

EBN-Servicecenter: Die Bahnwerkstatt mit Abstellanlage wird zu einer enormen Steigerung der belästigenden Lärmemissionen führen. Die Problematik von Triebzügen in Abstellung ist seit langer Zeit hinlänglich bekannt. Die vom Stadtteilbeirat Gröpelingen beauftragte gutachterliche Stellungnahme hat die enorme mit dem EBN-Servicecenter einhergehende Lärmbelastung nochmals belegt.

10. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert die Aufnahme und Berücksichtigung a) sämtlicher Fertigstellungen von Projekten als auch b) sämtlicher absehbarer Projekte mit ihren jeweiligen Auswirkungen in die Lärmkartierung 2022 ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll.

NUTZUNG DES PLANUNGSINSTRUMENTARIUMS

Das Ziel, die Lärmsituation in einer Stadt zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren und damit auch eine Form der Umweltgerechtigkeit herbeizuführen, ist vor allem eine Aufgabe der Stadtplanung.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans 2434 im Jahr 2012 wurde hier ein Versuch unternommen, den bestehenden städtebaulichen Missständen mit der Einrichtung einer „Grünen Pufferzone“ zu begegnen. Leider wurde der Bebauungsplan 2434 zunächst nicht weiterverfolgt und später in einer gänzlich anderen Fassung beschlossen.

Wichtig wäre es nun, das Umfeld des Ortsteils Oslebshausen ordentlich mit einer geeigneten städtebaulichen Strategie zu überplanen und mit modernen Bebauungsplänen festzusetzen.

Aus sollte das Instrument der Kontingentierung von Geräuschen Anwendung finden. Dies ist ein bewährtes und rechtlich anerkanntes Mittel zur Lösung von Immissionskonflikten in der Bauleitplanung. Bei einer solchen Kontingentierung werden zulässige Emissionswerte für einzelne Teilflächen eines Gebietes festgesetzt. Auf diese Weise sollen vor allem die Nutzungsmöglichkeiten innerhalb eines Gebiets gerecht verteilt und ein sogenanntes „Windhundrennen“ um die Ausschöpfung der möglichen Emissionsanteile eines Gebiets verhindert werden. Seit 2006 kann eine solche Kontingentierung auf der Grundlage der DIN 45691 („Geräuschkontingentierung“) festgesetzt werden.

Wir wichtig eine wirksame Geräuschkontingentierung ist, zeigt sich aktuell am Windhundrennen der Unternehmen ArcelorMittal (Transformation Stahlwerk und Schrottlogistik) und Alstom (EBN-Servicecenter) um die gerade noch zulässigen Immissionen in den Ortsteil Oslebshausen mit seinen festgesetzten Allgemeinen Wohngebieten und Reinen Wohngebieten sowie den ortscharakterlich als Reinen Wohngebieten einzuschätzenden Gebieten.

11. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert den Bremer Senat auf, die gewerblich und industriell geprägte Umgebung des Ortsteils Oslebshausen einschließlich der Hafenareale sozial und umweltgerecht mit zeitgemäßen Bebauungsplänen festzusetzen.

12. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, bei der Aufstellung der Bebauungspläne das Instrument der Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) zu nutzen.

13. Auch fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen, dass der Bremer Senat durchsetzt, dass Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, von den Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind.

UNZUREICHENDER ABSCHNITT „SCHIENENVERKEHR“

Es wird zur Kenntnis genommen, dass endlich nach über 20 Jahren EU-Umgebungsrichtlinie auch die im Eigentum Bremens liegende Hafeneisenbahn kartiert wurde.

Der Lärmaktionsplan darf der von der Firma Alstom begehrten Planfeststellung nicht vorgreifen.

Tatsächlich wurde in den öffentlich gemachten Unterlagen der Planfeststellung keine Lärmvorbelastungen berücksichtigt. Insbesondere haben keine Vorbelastungen aus dem Betrieb der Hafeneisenbahn Eingang in die Lärmimmissionsprognose der Firma Müller-BBM gefunden.

Insofern irritieren die im Lärmaktionsplan gemachten Aussagen.

Außerdem verweist der Lärmaktionsplan darauf, dass sowohl die 16. BImSchV als auch die TA

Lärm Anwendung finden sollen. Das der Fachbehörde vorliegende Gutachten des Stadtteilbeirats kritisiert diese Herangehensweise jedoch deutlich. Auf Seite 16 des Gutachtens heißt es, dass die Aufteilung der Lärmemissionen des Vorhabens in solche, die durch Reparatur- und Reinigungsarbeiten an Zügen entstehen, und solche, die durch die Fahrgeräusche auf dem Betriebsgelände verursacht werden, fachlich nicht korrekt sei. Nach TA Lärm sollten alle Aktivitäten auf dem Betriebsgelände einbezogen werden, einschließlich des Zugverkehrs.

Offen wäre, wenn der im Lärmaktionsplan vertretenen Auffassung gefolgt würde, a) was passiert, wenn es nicht zu einer Planfeststellung kommt und b) wie es mit den Streckenabschnitten aussieht, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. In diesem Zusammenhang verweist der Stadtteilbeirat darauf, dass sowohl das Grundstück für die Bahnwerkstatt als auch das Grundstück für die Außenreinigungsanlage und Abstellanlage Gegenstand der „Grünen Pufferzone“ werden soll, um damit zur Lärmreduzierung beizutragen.

14. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine ausführliche Überarbeitung des Abschnitts 7.2 Nicht bundeseigene Schienenstrecken. Hierbei sind konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen der Hafeneisenbahn vorzuschlagen.

UNZUREICHENDER ABSCHNITT „INDUSTRIE, GEWERBE, HÄFEN“

Der Verweis im Lärmaktionsplan auf den Immissionsrichtwert für Mischgebiete mit 45 db(A) nachts gemäß TA Lärm kann nicht nachvollzogen werden. In der Umgebung des vor allem betroffenen Ortsteils Oslebshausen herrschen ausgewiesene Wohngebiete in Form von Allgemeinen Wohngebieten (40 db(A) nachts) und Reinen Wohngebieten (35 db(A) nachts) vor.

Nicht planungsrechtlich festgesetzte Gebiete sind dem örtlichen Charakter nach in der Regel als Reine Wohngebiete anzuerkennen.

Im Einzelnen liegen in Oslebshausen folgende Bebauungspläne vor:
rechtsgültigen bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne ein:

- **754 (aus dem Jahr 1973)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **754a (1981)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **516 (1966)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO und Mischgebiet
- **2009 (2000)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1466 (1988)** Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1462 (Planaufstellung 1980)** Ziel: Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO
- **1847 (1992)** Reines Wohngebiet, Allgemeines Wohngebiet und Kerngebiet
- **2236 (2001)** Reines Wohngebiet, Allgemeines Wohngebiet und Kerngebiet
- **2548 (2023)** Schule, 2424 (2011) Schule
- **519 (1969)** Sondergebiet Krankenhaus (Diako), Allgemeines Wohnen, jedoch in der Charakteristik eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO, Mischgebiet und Gewerbegebiet (weit abseits als Depot für Straßenbahnen)

Sowie den unbeplanten Bereich zwischen Am Nonnenberg, Gröpelinger Heerstraße, Togostraße und An der Finkenau in dem sich die Qualität eines Reinen Wohngebiets nach § 3 BauNVO herausgebildet hat. Sowie die Schule Auf den Heuen mit Kindergarten.

Faktisch gibt es im Ortsteil Oslebshausen vorwiegend Reine Wohngebiete. Da fast alle Straßenzüge ausschließlich Wohngebäude umfassen und eine weitere Bebauung in der Regel nicht möglich ist. Für Allgemeine Wohngebiete charakteristische die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerkerbetriebe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig, gibt es jeweils nicht.

15. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung der Einführung des Abschnitts 9 Industrie, Gewerbe, Häfen. Hierbei sind insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen die konkreten planungsrechtlichen Festsetzungen bzw. der Charakter der Nutzungen zu berücksichtigen.

Herausforderung Transformation Stahlwerke

Im Abschnitt 9.1 Herausforderung Transformation Stahlwerke wird folgendes festgestellt: „Der Schrottschlag durch Drittfirmen wird jedoch zu einer höheren Lärmbelastung im Bremer Westen führen.“ Mit dem Bremer Westen ist konkret der Ortsteil Oslebshausen gemeint.

Weiterhin wird behauptet: „Bereits durchgeführte Immissionsmessungen und die von ArcelorMittal Bremen vorgelegte Schallprognose zeigen jedoch, dass von einer Genehmigungsfähigkeit auszugehen ist.“

Richtig ist, dass die Schallimmissionsprognose der Firma YNCORIS Industrial Services (Bericht Nr. SBE-2023-015 vom 14.06.2023) für den einzigen in Oslebshausen überprüften Immissionsort Wohlers Eichen 26 (IP 7 von nur sieben untersuchten Immissionsorten) einen Wert von 46,9 db(A) ausweist. Da der Bebauungsplan 754 aus dem Jahr 1973 hier ein Allgemeines Wohngebiet ausweist, ist als Immissionsrichtwert nachts 40 db(A) anzusetzen. Mithin übersteigt die Belastung den Immissionsrichtwert demnach um 6,9 db(A).

In dem Gutachten wird – offenbar in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde – wie folgt argumentiert:

„Der Immissionspunkt IP7 „Wohlers Eichen“ liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 754 der Stadt Bremen vom 01.06.1973. Dieser legt für den Immissionspunkt Wohlers Eichen ein Allgemeines Wohngebiet fest. Laut Begründung zum Bebauungsplan 754 (Seite 2) ist der mehrgeschossige Riegelbau zum Zwecke des Lärmschutzes für die dahinterliegenden Wohngebäude konzipiert worden, um dort die von den nahegelegenen Industriebetrieben und den vorgelagerten Gleisanlagen ausgehenden Emissionen zu minimieren. Der „Lärmriegel“ Wohlers Eichen ist baulich so errichtet, dass an der lärmzugewandten Südfassade des achtgeschossigen Riegelbaus lediglich Nebenräume vorgesehen sind, wohingegen sich die dem Schlafen und Wohnen dienenden Räume im lärmabgewandten Bereich befinden. Durch diese Eigenabschirmung des Gebäudes ergeben sich an den Fenstern der Gebäudenordseite um 10 – 15 dB geringere Schallimmissionen. Aufgrund der beschriebenen historisch gewachsenen Besonderheit, die eine soziale Adäquanz bzw. Herkömmlichkeit der Geräuschbelastung ausweist (vgl. auch Nr. 3.2.2.d TA-Lärm), wird für die Gebäudesüd- bzw. Südwestseite am Immissionspunkt IP7 Wohlers Eichen ein Zwischenwert zugrunde gelegt, der den Immissionsrichtwerten der TA-Lärm für Mischgebiete entspricht. Die Mischgebietsrichtwerte werden für gesunde Wohnverhältnisse aufgrund der o.g. baulichen Konzeption als ausreichend bewertet.“ (Seite 12 des Gutachtens)

Keine Erwähnung finden hierbei die folgenden wichtigen Sachverhalte:

1. Die Geschosswohnanlage Wohlers Eichen ist seit 2005 WiN-Gebiet (Wohnen in

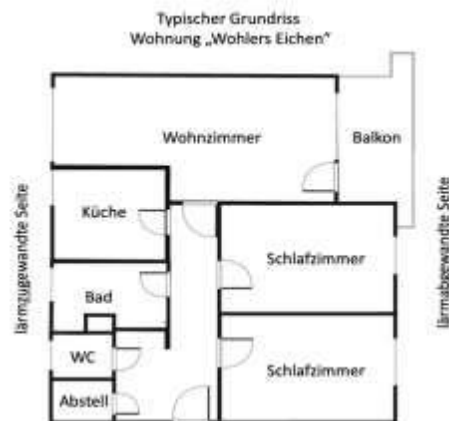
Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nachbarschaften) und damit eines der Gebiete mit der längsten Historie. Viele Menschen aus Oslebshausen engagieren sich hier ehrenamtlich, um die soziale Ungleichheit abzumildern.

2. Laut dem Bericht „Monitoring Soziale Stadt – Statistisches Quartier“ vom Dezember 2023: „Das Statistische Quartier „Grohner Dühne“ (Ortsteil Grohn) weist mit -3,26 den niedrigsten Gesamtindex auf. Dort leben ca. 2.000 Personen. Den zweitniedrigsten Gesamtindex mit -2,80 weist das Statistische Quartier „Wohlers Eichen“ (ca. 1.100 Einwohner) im Ortsteil Oslebshausen auf.“

3. In 254 Wohnungen leben etwa 1.100 Menschen. Das entspricht einer durchschnittlichen Belegung von 4,33 Menschen je Wohnung – zum Teil ist die Belegung auch wesentlich höher. Die Wohnungen haben zumeist zwischen 3 und 3,5 Zimmer auf einer Fläche von etwa 73 bis 90 Quadratmetern. Zumeist bestehend aus zwei Schlafzimmern und einem „durchgesteckten“ Zimmer, welches die lärmabgewandte mit der lärmzugewandten Seite des Gebäudes verbindet.

Vielfach wird dieses eigentlich als Wohnzimmer ausgelegte Zimmer aussagegemäß auch aufgrund der beengten Platzverhältnisse als Schlafräum genutzt.



4. Der Beschluss der Stadtbürgerschaft für den Bebauungsplan 754 erfolgte am 10.05.1973. Die erste Fassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) trat am 22.03.1974 in Kraft. Demnach ist der Bebauungsplan 754 in Kraft getreten noch bevor es das BImSchG gab und es seine Schutzwirkung hätte entfalten können. Der erste Entwurf des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes aus dem Jahr 1973 war an der Entschließung des Ministerausschusses des Europarates vom 8. März 1968 ausgerichtet, die Grundsätze über die Luftreinhaltung zum Gegenstand hatte. Der Weser-Kurier titelte am 11.05.1973 „Wohlers Eichen im Kreuzfeuer der Kritik“. Tatsächlich behielten die damaligen Abgeordneten der CDU und der FDP mit ihrer Skepsis gegenüber diesem Bauvorhaben recht, wie die heutigen Probleme zeigen.

„Wohlers Eichen“ im Kreuzfeuer der Kritik

SPD konterte: Oslebshausen soll leben!

Gegen den heftigen Widerstand der oppositionellen CDU und FDP hat die Stadtbürgerschaft gestern mit den Stimmen der SPD den Bebauungsplan 754 beschlossen und damit das umstrittene Wohnungsbauprojekt „Wohlers Eichen“ in Oslebshausen sanktioniert. Die scharfe Kritik aus den Reihen der Opposition entzündete sich vor allem an dem geplanten sogenannten „Riegelbau“ mit mehreren hundert Wohneinheiten unweit der Klöckner-Hüttenwerke, den die Union wie auch die Freidemokraten als „unmenschlich“ geißelten. Ihrem Antrag allerdings, den Bebauungsplan zur nochmaligen Überprüfung der vielfältigen Bedenken an die Baudeputation zurückzuverweisen, mochten die Sozialdemokraten ebensowenig folgen, wie sie von dem Vorhaben überhaupt abrücken wollten. Bausenator Seifriz und Regierungsraktion verteidigten den Plan „Wohlers Eichen“ übereinstimmend als für die Verbesserung der Infrastruktur in Oslebshausen dringend notwendig.

Dazu meinte der Abgeordnete Heinz Heuer (SPD) „Der vielumstrittene Riegelbau ist wesentlich mehr, als das Projekt zu verhindern und damit die Menschen in diesem Stadtteil ihrem Schicksal und allmählich dem ‚Moloch‘ Industrie zu überlassen.“ Seifriz: „Wir meinen, Oslebshausen soll leben!“

Um das Problem der Lärmbelastigung durch die umgebende Industrie zu lösen, hatten die Planer den besagten Riegelbau kreiert. Laut Deputationsbericht „ein durchgehender achtgeschossiger Baukörper mit besonders ausgebildeten Wohnungen (Nebenräume dem Lärm zugeordnet, Schlafen und Wohnen im lärmabgewandten Bereich)“ Nach Ansicht der eigens eingeschalteten nordrhein-westfälischen Landesanstalt für Immissions- und Bodennutzungsschutz könnte ein solcher Riegelbau den „auftretenden Schall wirksam zurückhalten“.

Trotz dieser Gutachteräußerung blieben CDU und FDP bei ihren Bedenken, um so mehr, als sie argwöhnten, daß die künftigen Einwohner des Objektes Opfer eines „Experiments“ werden könnten. Tatsächlich befindet sich in dem Deputationsbericht auch der Hinweis, daß „Erfahrungen daraus für gleichgelagerte Fälle“ verwendet werden könnten. Hauptargument der Opposition: Der Abstand zwischen Hüttenwerk und Wohngebiet wäre mit 1200 Metern zu gering. Heinrich Schumacher (CDU) vermutete gar: „Man hat ein

Wahlversprechen gegeben, das jetzt eingelöst werden soll.“

„Was den Lärm anbelangt“, so Dr. Georg Borttscheller (FDP) in seiner Rüge, „sind wir drauf und dran, denselben Schildbürgerstreich wie beim Flughafen zu begehen.“ Und schärfer noch ging der CDU-Abgeordnete Dr. Hans-Hermann Sieling mit dem Plan ins Gericht. Die Bewohner des Riegelbaus würden als „Versuchskaninchen“ mißbraucht.

Diesen Vorwurf wies Bausenator Seifriz scharf zurück. Seifriz versicherte wiederholt, daß, wie er sagte, strenge Maßstäbe an das Bauvorhaben angelegt würden, und im übrigen „brechen wir das Ding nicht übers Knie“. Auf eine CDU-Zwischenfrage hin betonte er, „menschenfreundliches Wohnen unter den Bedingungen des Industriegebietes Oslebshausen“ sei hier fraglos gewährleistet. Die Wohnbebauung müsse dort konzentriert werden, wo es die Verbesserung der Infrastruktur erfordere, erklärte der Chef des Bauressorts. Und in einem überalterten Gebiet wie Oslebshausen sei dies schon deswegen notwendig, um der zunehmenden Abwanderung aus diesem Stadtteil zu begegnen. Seifriz wörtlich: „Oslebshausen kann nicht seinem Schicksal überlassen werden!“

Anlaß zur erneuten Kontroverse lieferte gleich darauf auch der Bebauungsplan 797 für ein Gebiet zwischen den Straßen Am Dobben Humboldtstraße und Fehrfeld, der laut einem von der CDU unterstützten erfolglosen FDP-Antrag ebenfalls an die Deputation zurückgewiesen werden sollte. Begründung der Freidemokraten: Die Bedenken des Stadtteilbeirates Ostliche Vorstadt vor allem hinsichtlich des Spielplatzes für eine am Fehrfeld geplante Wohnanlage seien nicht ausgeräumt. Die SPD hingegen: „Die Bedenken des Beirats sind objektiv ausgeräumt, nicht zuletzt auf Grund der Bestimmungen des neuen Spielplatzgesetzes.“ Das Abstimmungsergebnis: Auch dieser Bebauungsplan wurde nur mit den Stimmen der sozialdemokratischen Mehrheitsfraktion beschlossen.

Zwei weitere Bebauungspläne indes pasierten mit einmütiger Zustimmung aller drei Fraktionen die Parlamentshürde: der Plan Nr. 866 für ein Gebiet zwischen Oberneulander Landstraße, Höpkenweg und Gustav-Adolf-Schreiber-Weg sowie der Plan Nr. 899 für ein Areal zwischen Langemarckstraße, Grünenstraße, Brautstraße und Westerstraße. gs

5. Die nunmehr anzuwendenden Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) führen dazu, dass lärmabgewandte Grundrissgestaltungen, wie sie in Ansätzen bei der Großwohnanlage Wohlers Eichen vorliegen, in der Berechnung keine Berücksichtigung mehr finden. Insofern widerspricht der Lärmaktionsplan in seiner hier dargelegten Argumentation der anzuwendenden Berechnungsmethode sehr klar.

6. Die Stahlwerke der ArcelorMittal Bremen stehen hinsichtlich des Immissionsorts Wohlers Eichen im Wettbewerb um die sehr knappen Lärmkontingente der zeitgleich verfolgten Planfeststellung zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters der Firma Alstom. Aufgrund der enormen Lärmemissionen der Bahnwerkstatt werden beide Genehmigungen nicht möglich sein.

16. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung des Abschnitts Abschnitt 9.1 Herausforderung Transformation Stahl. Es sind Maßnahmen zu entwickeln und ArcelorMittal zu vereinbaren, die eine gesunde Koexistenz der Stahlwerke und der Menschen in Oslebshausen ermöglichen. Der Stadtteilbeirat unterstützt die Transformation der Stahlwerke – im Gegensatz zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters – ausdrücklich.

Entwicklungen Industriehafen und Umgebung

Für die im Lärmaktionsplan angesprochenen Herausforderungen gibt es die bereits angeführten Lösungen. So sind 1) die Planungsinstrumentarien zu nutzen, um städtebaulich ordnend Missstände abzubauen, indem Bebauungspläne aufgestellt werden und eine Emissionskontingentierung vorgenommen wird, und 2) die Stadt Bremen ihr Eigentumsrecht als Verpächterin wahrnimmt und bei neu abzuschließenden Verträgen oder Vertragsänderungen entsprechende Maßnahmen zur Lärmreduzierung von der Vertragspartnerin einfordert. Insofern kann die Ausnahmeregelung der TA Lärm hier nur sehr bedingt als Entschuldigung angeführt werden.

Runder Tisch

Die Teilnehmer am Runden Tisch empfinden die abgestimmten Ergebnisse als ernüchternd. Vielfach stehen Umsetzungen bis heute aus. Insofern wäre eine Aufstellung der Ergebnisse des Runden Tisches mit einem Umsetzungsplan (Termine, Maßnahmen) im Rahmen des Lärmaktionsplans vertrauensbildend.

17. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine konkrete Aufstellung der konkreten lärmrelevanten Besprechungsergebnisse des Runden Tisches der hieraus folgenden Umsetzungspläne (Termine, Maßnahmen) im Lärmaktions-plan im Abschnitt „Runder Tisch“.

Lärmmessungen Industriehafen

Die Darstellung der Ergebnisse der beiden in-situ-Messungen der Firma Lärmkontor im Jahr 2021 auf dem Dach des Diako-Krankenhauses und 2023 auf dem Dach von Wohlers Eichen im Lärmaktionsplan werden als beschönigend und irreführend wahrgenommen.

Dabei sind die Befunde der beiden Gutachten dramatisch und belegen, dass die zulässigen Immissionsrichtwerte sowohl tagsüber, vor allem aber nachts erheblich überschritten werden.

So wurde die damalige Umweltsenatorin Dr. Maike Schaefer im Artikel „Gutachten bestätigt Anwohner – Vom Industriehafen geht mehr Lärm aus als erlaubt – Gesundheitsschäden sind nicht ausgeschlossen“ des Weser-Kurier vom 03.06.2021 wie folgt zitiert: „Es hat sich herausgestellt, dass es in der Tat ein Problem gibt - sehr deutlich sogar. Und dass wir da

auch in den Bereich kommen, wo wir sagen: Das ist durchaus auch gesundheitsschädlich“. Im Artikel heißt es außerdem: „Wie dem Gutachten zu entnehmen ist, das nun in der Umweltdeputation der Bürgerschaft vorgestellt wurde, wurden die beim Krankenhaus zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber und auch nachts teilweise erheblich überschritten.“

Es ist festzustellen, dass bis heute aus den beiden Messungen keine unmittelbaren Konsequenzen erwachsen sind. Dabei wäre die Gewerbeaufsicht unseres Erachtens von Amts wegen verpflichtet zu handeln.

18. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine objektive Überarbeitung des beschönigend wirkenden Abschnitts im Lärmaktionsplan mit dem klaren Hinweis, dass die vorherrschende und gemessene Lärmbelastung gesundheitsschädlich ist.

19. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert weiterhin vom Bremer Senat, dass das Gesundheitsamt angewiesen wird, kurzfristig Lösungen herbeizuführen und dass Planfeststellungsverfahren, wie das zum EBN-Servicecenter der Firma Alstom eingestellt werden, um nicht fahrlässig einen Fortbestand der Stahlwerke der Firma ArcelorMittal aufgrund des Wettbewerbs um Lärmkontingente („Windhundrennen“) zu gefährden.

Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb

Auch dieser Abschnitt wirkt beschönigend angesichts der Situation. Es wird verschwiegen, dass die Stadt Bremen als Eigentümerin sehr wohl aus abseits der Einflussnahme über die Gewerbeaufsicht als Eigentümerin der Hafenumfläche auf den Recyclingbetrieb TSR einwirken könnte.

Auch wird der Kontext der Belastung verschleiern. So ist zu berücksichtigen, dass Schiffe etwa zwischen acht bis zehn Mal im Hafen anwesend sind. So war das letzte Schiff zur Beladung in der Zeit vom 20.03. bis zum 26.03.2024 im Hafen. Das sind sieben Tage. Bei acht bis zehn Schiffsbeladungen im Jahr macht das 56 bis 70 Tage im Jahr; also 15 bis 19 Prozent aller Tage oder jeder fünfte bis siebte Tag im Jahr. Wobei Wochenenden nicht ausgenommen sind. Beim letzten Schiff war der 23.03. ein Sonnabend und der 24.03. ein Sonntag.

Die Aussage im Lärmaktionsplan „Es kann aber festgehalten werden, dass sich die Zahl der nächtlichen Lärmbeschwerden bei Anwesenheit der Schiffe deutlich reduziert hat.“ Ist eine fatale Missinterpretation der Gegebenheiten und in dieser Form nicht akzeptabel. Richtig ist, dass es keine Besserung gibt und die Menschen in Oslebshausen frustriert und enttäuscht darüber sind, dass die Behörden ihre berechtigten Beschwerden nicht ernst nehmen. Die Menschen resignieren hier einfach. Eine Lärmbeschwerde, die nichts bringt, muss man auch nicht zum zehnten, elften und zwölften Male vortragen.

20. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung und Richtigstellung des Abschnitts „Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb“.

21. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, endlich und umgehend Abhilfe zu schaffen und seiner Fürsorgepflicht nachzukommen.

Austausch Ansiedlungsstrategien

Die Aussage im Lärmaktionsplan „Eine Ablehnung, weil ein Betrieb an einem bestimmten Ort nicht erwünscht ist, ist dagegen nach Immissionsschutzrecht nur sehr eingeschränkt möglich.“

greift zu kurz. Das Land und die Stadt Bremen haben unterschiedliche Instrumente, um das Ziel die Lärmsituation zu verbessern und die Lärmbelastung der Menschen zu reduzieren. Es wird insofern auf den Abschnitt „Nutzung des Planungsinstrumentariums“ und die Eigentümerrechte sowie die Verhandlungsmacht eines Grundstückseigentümers sowie eines Subventionsgebenden verwiesen.

ENERGETISCHE AUFSUMMIERUNG UND WECHSELWIRKUNG MEHRERE LÄRMQUELLEN

Bezüglich der energetischen Aufsummierung und der Analyse der Wechselwirkung mehrerer Lärmquellen wird im Lärmaktionsplan auf die „fehlenden gesetzlichen Vorgaben zur Berechnung des Gesamtlärms aller vorhandener Lärmquellen“ verwiesen. Insbesondere in Oslebshausen kommt es zu einem sehr belastenden Cocktail unterschiedlicher Lärmemittenten. Das eine Analyse und die Entwicklung von Gegenmaßnahmen nun an einer „fehlenden gesetzlichen Vorgabe“ scheitert, ist unbefriedigend. Es ist anzunehmen, dass die Belastung der Menschen in Oslebshausen hierdurch strukturell nochmals erheblich unterschätzt wird.

Auch wurde der auf den Ortsteil Oslebshausen enorm einwirkende Gewerbelärm aufgrund seiner „sehr individuellen“ Charakteristik nicht in der Summenbildung der Gesamtlärmkarte aufgenommen.

Zusammenfassend ist zumindest eine experimentelle Näherung des Problems, bei welcher die unterschiedlichen Lärmemittenten näherungsweise aufsummiert und ihre Wechselwirkung abgeschätzt wird, dringend angezeigt.

22. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine experimentelle Aufsummierung und Analyse der Wechselwirkungen der unterschiedlichen Lärmemittenten insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen zum Gegenstand des Lärmaktionsplans zu machen.

(mehrheitlich im Umlaufverfahren gefasster Beschluss)

Stellungnahme Stadtteilbeirat Hemelingen

Der Beirat Hemelingen hat sich in seinem zuständigen Fachausschuss am 6.5.2024 mit dem Lärmaktionsplan befasst. Nach Diskussion der Anmerkungen zu den Stellungnahmen des Beirates und zu den Hinweisen von Bürger:innen aus dem Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung 2023 werden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Der Beirat Hemelingen fordert die zuständigen Stellen auf, die Hemelinger Themen mit in den Lärmaktionsplan aufzunehmen und jeweils vorgeschlagene Aktivitäten und einen dazugehörigen Zeitplan vorzulegen.

Zu den einzelnen Punkten werden folgende Stellungnahmen abgegeben:

Zu Punkt 5.1 Nr.7: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger).

Der Beirat fordert diese Überprüfung vorzunehmen und dazu einen Zeitplan vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.8: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahnzubringer Hemelingen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Der Beirat fordert dazu einen Zeitplan vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.9: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). BSAG: Die Vahrer Straße ist eine vierspurige Hauptverkehrsstraße und verbindet als Achse das Quartier Horn-Lehe/Schwachhausen/Radio Bremen mit dem Bremer Osten. Sie wird als solche von einer BSAG-Buslinie befahren (wochentags tagsüber im 15-Minuten-Takt und am Wochenende maximal im 20-Minuten-Takt). Die eingesetzten BSAG-Busse sind 12- sowie 18-Meter-Fahrzeuge aktueller Baureihen. Ihre Emissionen entsprechend den gesetzlich Vorgaben für diese Fahrzeuge.

Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu soll die ganze Vahrer Straße betrachtet werden, nicht nur der 4-spurige Bereich. Die Stellungnahme soll auf alle von den Anwohner:innen in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet werden.

Zu Punkt 5.1 Nr.10: Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung. Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: zum Gesamtlärm: Die Darstellung der Lärmkarten erfolgt entsprechend der Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie bzw. der für Deutschland dafür erlassenen Vorschriften und Gesetze. Eine Summation mehrerer Lärmquellen ist derzeit nicht vorgesehen. Es gibt seit mehreren Jahren Bestrebungen zur Umsetzung einer Gesetzgebung und Rechenvorschrift zur Berücksichtigung mehrerer einwirkender Schallquellen. Bisher ist aber nicht absehbar, wann eine solche Gesetzgebung kommen wird. Im Rahmen der Betrachtung Ruhiger Gebiete wurde behördenintern eine Summenlärmkarte aller Verkehrslärmquellen erstellt. Diese kann aufgrund der fehlenden rechtlichen Vorgaben aber nur orientierend für diesen Zweck herangezogen werden.

Der Beirat fordert die schalltechnischen Untersuchungen zu beauftragen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Die Stellungnahme soll auf alle vom Beirat in diesem Punkt benannten Bereiche ausgeweitet und die Untersuchungen für alle benannten Bereiche durchgeführt werden. Alle benannten Bereiche sind in der Lärmübersicht auffällig, was als Auslöser für die Untersuchung ausschlaggebend sein sollte.

Zu Punkt 5.1 Nr.11: Amt für Straßen und Verkehr: Zur Optimierung Fahrbahnbelag: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung. Amt für Straßen und Verkehr: Die Geschwindigkeit kann nicht ohne weiteres beliebig abgesenkt werden. Zunächst wäre eine Überprüfung hinsichtlich der Anforderungen bzw. Grenzwertüberschreitungen gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich (schalltechnische Untersuchung durch den Straßenbaulastträger). Lärmuntersuchung Hastedter Osterdeich ist in Vorbereitung.

Der Beirat fordert eine weitere Erläuterung, warum Flüsterasphalt keine Verbesserung geben sollte, diese Maßnahme wurde auf dem Autobahnzubringer Hemelingen als Maßnahme zur Lärminderung eingesetzt. Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans für die Information zur Untersuchung am Hastedter Osterdeich.

Zu Punkt 5.1 Nr.60:

Der Beirat fordert hier auch eine Stellungnahme des ASV, gibt es mögliche Maßnahmen z.B. durch eine andere Ampelschaltung.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Zu Punkt 5.1 Nr.61: *Amt für Straßen und Verkehr: Die Unterschiede durch den Materialwechsel lassen sich nur durch den Austausch der Betonoberfläche beseitigen. Inwieweit hier ein Materialwechsel vorgesehen ist, kann derzeit nicht beurteilt werden.*

Der Beirat fordert zu prüfen, ob es alternative Materialien gibt und ob diese eingebaut werden können.

Zu Punkt 5.1 Nr.62: *hanseWasser Bremen GmbH:Nach Überprüfung konnte festgestellt werden, dass die Lärmquelle in der Colhornstraße ein Rostenkasten ist. Dies wurde zuständigkeitshalber an das ASV weitergegeben.*

Der Beirat bittet um Auskunft, ob der Schaden inzwischen behoben wurde.

Zu Punkt 5.1 Nr.63:

Der Beirat fordert den Senator für Inneres und Sport auf Vorschläge für die Verbesserung der Situation zu erarbeiten und vorzulegen.

Zu Punkt 5.1 Nr.64:

Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9

Zu Punkt 5.1 Nr.66:

Beschluss wie zu Punkt 5.1 Nr.9

Zu Punkt 5.1 Nr.68:

Der Beirat bittet um Auskunft, wo die Lärmbelästigung auftritt.

Zu Punkt 5.1 Nr.70: *Amt für Straßen und Verkehr: Sofern schon Asphaltoberflächen vorhanden sind bringt ein Oberflächenaustausch keine wesentliche Lärminderung.*

Der Beirat fordert in diesem Bereich alternative Lösungen zur Lärmreduzierung zu prüfen, wie ggf. eine Reduzierung der Fahrspuren, ggf. in Verbindung mit der Querspange Malerstraße/Verlängerung Straßenbahnlinie 3.

Zu Punkt 5.1 Nr.72: *Der Senator für Inneres und Sport: Siehe Nr. 18 Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden.*

Der Beirat fordert die zuständigen Stellen auf Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen.

Zu Punkt 5.1 Nr.74: *Amt für Straßen und Verkehr: Seitens der Straßenerhaltung werden die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten und bei Auftreten von Schäden (zum Beispiel Schlaglöcher) werden diese über bestehende Jahresverträge behoben. Inwieweit dies zu einer Lärmreduktion führt, kann nicht beurteilt werden. Oftmals entstehen Schäden an gleicher Stelle wieder und müssen beseitigt werden*

Der Beirat fordert Maßnahmen zur Lärmreduktion, insbesondere im Bereich der Brücke, zu erarbeiten und mit Zeitplan vorzulegen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Zu Punkt 5.2 Nr.28: *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Das Verkehrsressort befasst sich seit einiger Zeit mit der Situation am Autobahzubringer Hemelingen.*

Der Beirat fordert Maßnahmen vorzuschlagen und dazu einen Zeitplan vorzulegen. Dazu sollen auch die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen nach Fertigstellung unverzüglich vorgestellt werden.

Zu Punkt 5.2 Nr.31:

Der Beirat fordert einen Zeitplan, wann welche Bremischen Bereiche untersucht werden, der Beirat fordert zudem effektive Lärmschutzwände im Verlauf der A1 im Bereich Stadtteil Hemelingen sowie eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in der Nacht als Lärmschutzmaßnahme.

Zu Punkt 5.2 Nr.50:

Der Beirat fordert eine Überprüfung, ob die Verwendung von Flüsterasphalt hier den Lärm mindern würde.

Zu Punkt 5.2 Nr.50:

Beschluss wie zu Punkt 5.2 Nr. 28

Zu Punkt 5.2 Nr.129, 130, 131: *Die Autobahn GmbH des Bundes: In den Anwendungsbereich der Lärmvorsorge wird in Zukunft der 8-streifige Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 1 fallen. Die gesetzlichen Vorgaben werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen berücksichtigt. Demnach entstehen durch den Ausbau der A 1 evtl. Ansprüche auf aktiven und/oder passiven Schallschutz. Für eine Ausweisung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist ein Nachweis nach Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlich. Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach §45 StVO auf Grundlage der Ergebnisse der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Für eine Ausweisung sind je nach Gebietskategorie Überschreitungen der entsprechenden Richtwerte (70 dB(A) – 75 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) – 65 dB(A) in der Nacht) sowie eine Pegelreduzierung durch die Geschwindigkeitsreduzierung von mind. 2,1 dB(A) nachzuweisen.*

Der Beirat fordert die Durchführung der benannten notwendigen Berechnungen nach den Gesetzlichen Grundlagen und Auskunft zu den Ergebnissen, die Lärmkartierung sieht in diesen Bereichen deutliche Überschreitungen, was Anlass zur Berechnung und Untersuchung ist. Dazu sollen alle in den Beschlüssen des Beirates benannten Bereiche betrachtet werden, neben der Absenkung der Geschwindigkeit ist auch der Einbau von Lärmschutzwänden zu überprüfen.

Zu Punkt 5.3 Nr. 43 *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurde eine Auswahl der Straßen mit höchster Lärmbetroffenheit erstellt. Die genannten Straßenabschnitte wurden aktuell nicht als Abschnitte mit der höchsten Betroffenheit identifiziert. Es wird versucht, auch über die Liste hinaus zukünftig Abschnitte auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 zu prüfen. Ob und wann das für den genannten Abschnitt passieren wird, kann derzeit nicht gesagt werden.*

Da die von Beirat benannten Bereiche laut Lärmkartierung alle besonders belastet sind fordert der Beirat Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen und Zeitpläne, jeweils für die einzeln benannten Bereiche.

Zu Punkt 5.3 Nr. 44 *Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Die Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am Hastedter Osterdeich findet derzeit statt.*

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Der Beirat fordert die Vorlage eines Zeitplans.

Zu Punkt 5.4 Nr. 5 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort Hemelingen, außerhalb des berechneten Bereich sowohl Tag als auch Nacht. < 55 u. < 45dB(A) Strecke 1740Keine Lärmschutzwand, Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Lärmsanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet.

Der Beirat fordert Lärmschutz für beide Seiten der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 9 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Standort außerhalb des berechneten Bereichs für Betroffene. Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird daher erst spät betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde, wo auf diesen Umstand hingewiesen wird. Informationen hierzu sind beim Ortsamt Hemelingen zu erfragen.

Der Beirat fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen an der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 19 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Ref. 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.

Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 35 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat 52: Im Rahmen der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Sebaldsbrück wird teilweise Lärmschutz berücksichtigt. Aber nur in dem Bereich wo es eine Gleisverschiebung gibt und somit eine Änderung des Schienenweges. Alle weiteren wünschenswerten Maßnahmen wird es nicht geben, trotz Eingabe durch das Referat 22 im Beteiligungsverfahren. Hierzu gibt es auch eine ausführliche Stellungnahme seitens Referat 22 und Bahnlärmbeauftragten an das Ortsamt Hemelingen. Informationen zur Stellungnahme erhalten sie beim Ortsamt.

Der Beirat fordert weiterhin einen Lückenschluss bei den Lärmschutzmaßnahmen im benannten Bereich der Bahnstrecke.

Zu Punkt 5.4 Nr. 36 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung, Referat. 52: Betrifft Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Lärmkartierung, Standort im Dreieck Hemelingen Strecken 2200 u. 1740Keine Lärmschutzwand. Bereich hat eine sehr niedrige Zahl im Ranking des Sanierungsprogramms und wird erst spät wieder betrachtet. Hierzu gab es auch schon mal eine Stellungnahme seitens der Behörde wo darauf hingewiesen wurde.

Der Beirat hält an seinem Beschluss fest und fordert weiterhin Lärmschutzmaßnahmen in den benannten Bereich der Bahnstrecke. Bei der Lärmkartierung sind alle als besonders belastet auffällig.

Zu Punkt 5.6 Nr. 42 Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22: Siehe Nr. 16 zur zugrundeliegenden einheitlichen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von Flugplätzen.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

*Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde:
In Bremen gelten Nachtflugbeschränkungszeiten nach Maßgabe der geltenden Flughafengenehmigung. Ein Nachtflugverbot gibt es nicht. Für Starts und Landungen ab 22:30 Uhr kann die Luftfahrtbehörde Ausnahmeerlaubnisse von den Beschränkungszeiten erteilen. Zur Änderung der Flugbeschränkungszeiten müsste die Flughafengenehmigung geändert werden.*

Der Beirat fordert die Überarbeitung der Flughafengenehmigung, für die Überarbeitung ist ein Zeitplan vorzulegen. Die Zeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen in der neuen Genehmigung zukünftig Flug-frei sein.

Zu Punkt 5.6 Nr. 44: *Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation, Luftfahrtbehörde:*

Die Luftfahrtbehörde nimmt die Forderungen zur Kenntnis. Die aktuell geltenden Flugbeschränkungszeiten sind in der Flughafengenehmigung festgeschrieben. Die Luftfahrtbehörde entscheidet nach geltender Rechtslage. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erfolgt nach der geltenden Rechtslage und einer Einzelfallprüfung in begründeten Fällen im Rahmen des der Luftfahrtbehörde zustehenden Ermessens (vgl. E.2.2. der Flughafengenehmigung). Die Benutzung des Flughafens als Not- und Ausweichflughafen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen ist gemäß E.2.1.7 der Flughafengenehmigung generell möglich. Flughafen Bremen GmbH:

Zu Punkt 3: Die Flughafen Bremen GmbH betreibt ein Messstellennetz aus neun festen Messstellen und einer mobilen Messstelle. Die Messstellen wurden im Rahmen einer umfangreichen und intensiven Aktualisierung der Fluglärmmessanlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht, sodass eine noch genauere Erfassung von Fluglärm möglich ist. Im Verhältnis zur Größe des Flughafens und zum Flugverkehr bildet das moderne Messstellennetz umfangreich die sich bildende Lärmsituation ab. Die drei östlich gelegenen Messstellen sind in ausreichenden Entfernungen platziert um gestreut den Fluglärm zu erfassen. Die aktuellen Lärmkarten der Stadt Bremen von 2022 zeigen zum Vergleich zu 2017 einen deutlichen Lärmspitzenrückgang aus Hemelingen heraus. Für die Installation einer festen Messstelle in Hemelingen wird daher kein Bedarf gesehen. Einem Einsatz der mobilen Messstelle im Bereich um und in Hemelingen steht der Flughafen offen gegenüber.

Der Beirat Hemelingen hält an seinem Beschluss fest. Es sollen keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden. Aufgrund der Beschwerdelage fordert der Beirat die Einrichtung einer festen Messstation im Stadtteil Hemelingen.

Zu Punkt 5.7 Nr. 32: *Gewerbeaufsicht: Die Gewerbeaufsicht kümmert sich darum.*

Der Beirat bittet darum die Ergebnisse der Aktivitäten der Gewerbeaufsicht dem Beirat mitzuteilen.

*Zu Punkt 5.7 Nr. 69: Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22:
Gewerbelärm wird bereits heute in Bauleitplanverfahren und in Baugenehmigungsverfahren seitens der Gewerbeaufsicht als auch von Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft betrachtet. Im Rahmen der Genehmigung von Betrieben ist auch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) nachzuweisen. Hinweise auf Abweichungen vom genehmigten Betrieb oder Störungen sind mit konkreten Angaben an die zuständige Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zu richten. Die neuen Ziele aus dem Koalitionsvertrag 2023 in Bezug auf Lärm sind Teil der Diskussionen zu zukünftigen Planungen. Ob sich daraus konkrete Maßnahmen ergeben ist im Rahmen der Legislaturperiode zu prüfen.*

Der Beirat fordert Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan bereitzustellen und einen Zeitplan vorzulegen.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Horn-Lehe

Einstimmiger Beschluss des Fachausschusses Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe,

keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 abzugeben. Verweis auf die vier Punkte des

Beschlusses vom 02.11.2020 zum Evaluierungsbericht zum Lärmaktionsplan (damals Stufe 3), an denen sich nichts geändert hat.

1. Der Beirat Horn-Lehe unterstützt den Antrag des Bürgervereins Horn-Lehe, die Lärmsanierung der Sportanlage Fritzewiese/ Berckstraße in den Lärmaktionsplan 3. Stufe aufzunehmen und – in Umsetzung des Selbigen – eine Übereinkunft mit der Straßenbauverwaltung des Bundes zu treffen, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 27 im angrenzenden Bereich der Fritzewiese zu errichten.

2. Zur Reduzierung von Eisenbahnlärm – wenngleich sich dieser in den letzten Jahren durch technische Lösungen (neue Güterwaggons) bereits deutlich reduziert hat – fordert der Beirat Horn-Lehe die Lärmschutzwand an der Berckstraße, die in Höhe des Tunnels zum Sportverein TV Eiche Horn endet, auf der rechten Seite in Richtung Oberneuland weiterzubauen.

3. Ein großes Lärmproblem ist in Horn-Lehe, insbesondere bei Starkwindlagen, die Bundesautobahn A27. Trotz Lärmschutzwänden ist bei nördlichen und östlichen Windlagen der Bereich Lehe (Vorstraßenbereich), bei südlichen und westlichen Winden ist das Wilhelm-Röntgen-Viertel stark betroffen. Der Beirat Horn-Lehe fordert deshalb von den zuständigen senatorischen Stellen, folgenden Modellversuch zur Lärmreduktion für den Autobahnabschnitt zwischen den Abfahrten Bremen-Überseestadt und Bremen-Vahr durchzuführen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 24/7 auf 100km/h. Nach einem Jahr ist die Wirksamkeit dieses Modellversuchs zu überprüfen.

4. Der Beirat Horn-Lehe fordert zudem von den zuständigen senatorischen Stellen, dass gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG nach technischen Lösungen gesucht wird, die das Quietschen der Straßenbahnen deutlich reduzieren – beispielsweise durch Optimierung der Bremsen oder Nachschleifen der Schienen. (einstimmig)

Stellungnahme Stadtteilbeirat Huchting

1. Bereich der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8

Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien werden Wohn- und Nutzungsbereiche von zusätzlichem Lärm betroffen. Lärmschutz ist nur an wenigen Stellen im Trassenverlauf Willakedamm bis zur Straße Neuer Damm vorgesehen. Andere Bereiche sollen ohne Lärmschutz auskommen müssen.

Dabei nähert sich die Straßenbahn in verschiedenen Bereichen sehr stark der Bestandsbebauung. Dies hat unmittelbare Lärmimmissionen für die Betroffenen zur Folge. Daher sind die Trassenverläufe in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

2. Kirchhuchtinger Landstraße im gesamten Verlauf.

Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren immens erhöht. Die Lärmimmissionen haben äquivalent zugenommen. Aus diesem Grunde ist der Bereich Kirchhuchtinger Landstraße in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Stellungnahme Stadtteilbeirat Obervieland

Kenntnisnahme

Stellungnahme Stadtteilbeirat Osterholz

Kenntnisnahme

Stellungnahme Stadtteilbeirat Schwachhausen

Folgende Straßen sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um die Einführung eines Geschwindigkeitslimits von 30km/h zu prüfen:

- Schwachhauser Ring;
- Schwachhauser Heerstraße ab Kurfürstenallee stadtauswärts (gesamtheitliche Betrachtung), um einen Lückenschluss herzustellen, da in diesem Teil der Schwachhauser Heerstraße bereits in einzelnen Streckenabschnitten bzw. zu bestimmten Zeiten Tempo 30 ausgewiesen ist.

Stellungnahme Flughafen Bremen GmbH

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Lärmaktionsplanung 2024, veröffentlicht unter <https://umwelt.bremen.de/umwelt/laerm/umgebungslaerm-im-land-bremen-24080>, Stellung nehmen zu können.

Wenngleich es ein stetiges Anliegen der Flughafen Bremen GmbH ist, den Flughafenbetrieb mit der Nachbarschaft und der Umwelt in Einklang zu bringen, bleibt das vorrangige Ziel der Flughafen Bremen GmbH, sich als Wirtschaftsunternehmen fortzuentwickeln. Durch den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung sehen wir uns darin beeinträchtigt, sodass wir zu den Planungen wie folgt Stellung nehmen.

Im Rahmen der Festlegung der sog. Ruhigen Gebiete i.S.d. § 47 d Abs. 2 S. 2 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG) i.V.m. der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden auf den südöstlich des Flughafenbetriebsgeländes gelegenen Flächen die Bereiche „SB52 – Umgebung Kattenescher Wiesen“ und „SB53 – Umgebung Wolfskuhle“ sowie auf den westlich des Flughafenbetriebsgeländes gelegenen Flächen der Bereiche SB34 „Park links der Weser“ als sog. „Stadtoase bis 65 dB(A)“ ausgewiesen. Eine „Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)“ wird definiert als „städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, die Zielgebiete der Naherholung sind“, eine Größe von mindestens 1 ha und eine aktuelle Belastung von bis zu 65 dB(A) aufweisen. Der angegebene Dezibelwert wird dabei als Dauerschallpegel L_{DEN} bezeichnet, d.h. der Wert bildet die Lärmsituation während eines Tages ab. Das Ziel der Ausweisung von Gebieten als Stadtoase sei es, diese Gebiete zu schützen, wobei die Lärmsituation zu verbessern aber mindestens durch die Festlegungen zu begrenzen sei. Die Flächen sollen weiter ein „zur Ruhe kommen“ ermöglichen und Aufenthaltsqualitäten aufweisen, um für die Bevölkerung einen Nutzen für die Erholung zu bringen.

Um eine Allgemeinverbindlichkeit herzustellen, sollen die Festlegungen der Lärmaktionsplanung 2024 in bestehende planungsrechtliche Vorgaben wie dem

Flächennutzungsplan und dem Landschaftsprogramm integriert werden. Bei nachfolgenden Planungen wäre die Festlegung von Ruhigen Gebieten daher als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen.

Die ausgewiesenen Gebiete SB52 und SB53 grenzen unmittelbar an die Flughafenbetriebsflächen. Die Eigentums- und Nutzungssituation ist sehr divers. Ein Teilbereich der Flächen SB52 steht im Eigentum der Flughafen Bremen GmbH, weitere Flächen werden beispielsweise landwirtschaftlich genutzt, u.a. für die Weidehaltung. Die Flächen sind teilweise durch Zaunanlagen und Tore oder aber durch Gräben vor dem Zutritt Dritter geschützt. Das ausgewiesene Gebiet SB34 grenzt ebenfalls an die Flughafenbetriebsflächen. Die Fläche SB34 wird als Parkanlage genutzt, die grundsätzlich allgemein zugänglich ist. Weitere Flächen, die nicht unmittelbar an die Flughafenbetriebsflächen grenzen, aber vom Lärm des Flugbetriebes beeinträchtigt sein können, sind beispielsweise die Gebiete SB33 „Kleingärten Huchting“ und SB38 „Kleingärten Kiebitzwiese / Krimpelsee“.

Gegen die Ausweisung der Bereiche SB52, SB 53 und SB34 als Stadtoase mit Pegelbegrenzung bis 65 dB(A) in dem aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung bestehen erhebliche Bedenken. Die v.g. Klassifizierung der Flächen ist unseres Erachtens nicht rechtmäßig und widerspricht den bestehenden vorrangigen Planungen oder wurde mit diesen nicht abgewogen. Weiter werden zukünftige Planungen auf dem Flughafenbetriebsgelände erheblich beschränkt. Im Übrigen scheint das Ziel der Ausweisung der Gebiete SB52 und SB53 als Stadtoase nicht mit der tatsächlichen Nutzung übereinzustimmen. Die Ausweisung der Gebiete SB33 und SB38 als Stadtoase mit Pegelbegrenzung sollte ebenfalls überdacht werden.

1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde nicht im Einklang mit geltenden, vorrangigen planungsrechtlichen Entscheidungen getroffen.

a. Flächennutzungsplan

Im aktuell gültigen Flächennutzungsplan mit dem Stand vom 04. Dezember 2014, abrufbar unter https://www.bauleitplan.bremen.de/fnp_index.php, ist die Fläche SB52 als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Zudem verläuft über die in der Lärmaktionsplanung ausgewiesene Fläche SB52 laut Planzeichnung des Flächennutzungsplanes eine Trasse, die als „Autobahn und autobahnähnliche Straßen“ deklariert ist.

Die Fläche SB52 ist aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung nicht geeignet, als Gebiet der Naherholung zu dienen. Zudem ist aufgrund der Trasse „Autobahn und autobahnähnliche Straßen“ eine weitere Lärmquelle in Planung, durch die das Ziel der Stadtoase mit Pegelbegrenzung von 65 dB(A) nicht erreicht werden kann. Die Darstellungen der Ruhigen Gebiete in der aktuellen Entwurfsfassung der Lärmaktionsplanung widersprechen daher den vorrangig geltenden Darstellungen im aktuellen Flächennutzungsplan. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde nicht unter Berücksichtigung der Festlegungen des Flächennutzungsplanes erstellt. Aufgrund der vorrangigen Geltung des Flächennutzungsplanes sind die Darstellungen

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

des Entwurfs der aktuellen Lärmaktionsplanung nicht rechtmäßig. Eine Übernahme der Regelungen des Entwurfs der Lärmaktionsplanung in den Flächennutzungsplan ist nicht zulässig.

b. Bundesverkehrswegeplan 2030

Entsprechend der Regelungen im Flächennutzungsplan Bremen stellt der Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Straßenverkehrsstrasse auf den Flächen SB52 und SB53 als „B6n“ dar. Die Trasse verläuft abweichend von den Planungen im Flächennutzungsplan Bremen nicht unterhalb des Flughafengeländes, sondern umrundet dieses im östlichen Bereich. Gemäß der Projektbeschreibung ist ein vierstreifiger Neubau geplant. Die Trasse ist eingestuft als „im vordringlichen Bedarf“. Für die Bewertung der Belastung der Allgemeinheit wurde eine Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen angenommen. Die Wirkzone überlagert nahezu vollständig die Flächen SB52 und SB53. Die zeichnerische Darstellung ist der **Anlage 1** zu entnehmen. Der Bundesverkehrswegeplan i.B.a. dieses Projekt ist unter <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB.html> abrufbar.

Der aktuelle Entwurf der Lärmaktionsplanung wägt die Belange des Bundesverkehrswegeplanes nicht mit den Belangen des Entwurfs der Lärmaktionsplanung ab. Vielmehr widerspricht die Lärmaktionsplanung den vorrangigen Planungen des Bundesverkehrswegeplanes und ist daher rechtswidrig.

c. Gewerbeentwicklungsprogramm Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft

Das aktuelle Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 weist u.a. für die südlichen Flächen des Flughafenbetriebsgeländes „gewerbliche Potenzialflächen“ aus. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass der Luft- und Raumfahrtindustrie, die den direkten Zugang zur Flughafeninfrastruktur benötigt, Flächenperspektiven aufgezeigt werden können. Ziel des Gewerbeentwicklungsprogramms sei es daher, dass Wirtschaftsflächen an verkehrlich gut erschlossenen Standorten im Hinblick auf die effiziente Nutzung der Mobilitätsinfrastruktur gesichert und entwickelt werden. Im Koalitionsvertrag ist dementsprechend verankert, dass die im Gewerbeentwicklungsprogramm enthaltenen gewerblichen Entwicklungspotentiale auf dem Flughafenareal beim Bund als prioritär eingefordert werden. Das Gewerbeentwicklungsprogramm 2030 ist abrufbar unter https://www.bremen-innovativ.de/wp-content/uploads/2023/06/Broschuere_GEP2030_Web.pdf.

Die Sicherung und Entwicklung der Flächen ist durch die Ausweisung der Flächen im Lärmaktionsplan als Stadtoase mit einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) stark gefährdet. Es ist bereits fragwürdig, ob die Lärmwerte von bis zu 65 dB(A) durch ein zukünftiges Gewerbegebiet gehalten werden können. Durch eine Zufahrtsstraße, die für ein Gewerbegebiet zwingend erforderlich ist, wäre der genannte Dezibelwert mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht einzuhalten. Jegliche Entwicklung der Flughafen Bremen GmbH auf den südlichen Flächen wäre durch den aktuellen Entwurf der

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Lärmaktionsplanung in der Weise beschränkt, dass sie nicht mehr wirtschaftlich entwickelt werden könnten.

Ebenso wie der Flächennutzungsplan und der Bundesverkehrswegeplan enthält der Gewerbeentwicklungsplan eine Trasse über die Flächen SB52 und ggf. SB53. Diese Planungen sind in dem Entwurf der Lärmaktionsplanung ebenfalls nicht berücksichtigt.

Die Planungen des Gewerbeentwicklungsprogramms wurden nicht mit dem Entwurf der Lärmaktionsplanung abgewogen. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung ist daher auch aus diesem Grunde als rechtswidrig i.B.a. die Ausweisung als Stadtoase auf den Flächen SB52 und SB53 anzusehen.

d. Landschaftsprogramm 2015

Im Landschaftsprogramm 2015 ist vorgesehen, die Flächen südlich des Flughafens derart zu nutzen, dass eine Verbesserung für das Brüten von Wiesenvögeln eintritt. U.a. diese Maßnahme widerspricht den Aussagen im Entwurf der Lärmaktionsplanung, dass die Flächen SB52 und SB53 als Naherholungsgebiet klassifiziert werden sollen. Brutvögel könnten sich durch die Menschen und ggf. durch die mitgeführten Hunde gestört fühlen, sodass die Ziele des Landschaftsprogramms 2015 konterkariert würden.

Das Landschaftsprogramm ist unter https://www.lapro-bremen.de/assets/Lapro-Plan/Karten_Plaene/01_Lapro_Textband_Pub_1604_small.pdf abrufbar.

Der aktuelle Entwurf der Lärmaktionsplanung ist demnach rechtswidrig, da er nicht mit dem geltenden Landschaftsprogramm Bremens abgewogen worden ist.

2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen

Der Verkehrsflughafen Bremen genießt Bestandsschutz, der durch den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung beeinträchtigt wird.

a. Fluglärmkontur

In der Genehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000 wurde eine Lärmausbreitung ausgehend vom Flugbetrieb am Flughafen Bremen festgelegt. Dementsprechend darf der Flughafen auf der Start- und Landebahn 09/27 nur in solchem Umfang betrieben werden, dass durch den Flugbetriebslärm die im Gutachten von Prof. Dr. Mensen vom Juni 1988 für das Jahr 1995 ermittelte Kontur des äquivalenten Dauerschallpegels von $L_{eq} = 67 \text{ dB(A)}$ nicht um mehr als 1 dB(A) überschritten wird (vgl. Buchstabe G. der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Bremen vom 28. August 2000). Die äußerste, in jedem Fall einzuhaltende räumliche Begrenzung für einen L_{eq} von 67 dB(A) wird durch die 67 dB(A) -Kontur des mit der Verordnung des Bundesministers des Inneren vom 28. Mai 1974 festgelegten Lärmschutzbereichs gebildet. Die Fluglärmkontur aus 1974 ist in der **Anlage 2** dargestellt. Somit ist der Flugbetrieb mindestens bis zu der Grenze der Fluglärmkontur rechtlich zulässig.

Die Fluglärmkontur ragt über die Grenzen des planfestgestellten Flughafenbetriebsgeländes hinaus und überlagert insbesondere Bereiche der von Ihnen als Stadtoase ausgewiesenen Flächen SB52, SB53 und SB34. Würden die Ruhigen Gebiete wie im Entwurf der Lärmaktionsplanung dargestellt beibehalten bleiben, wäre der Flugbetrieb unzulässig beschränkt. Da die Genehmigung des Verkehrsflughafens Bremen vom 28. August 2000 vorrangig gilt, ist die Ausweisung der Ruhigen Gebiete mangels hinreichender Abwägung rechtswidrig.

b. Nebenstartbahn 23

Durch die Ausweisung der Flächen SB52 als Ruhige Gebiete könnte der Nutzungszweck der Nebenstartbahn 23 konterkariert werden. Die Nebenstartbahn 23 wurde seinerzeit als Lärmschutzmaßnahme für den Bereich Grolland und Stuhr-Kuhlen in Betrieb genommen. Von der Nebenstartbahn 23 können Kleinflieger mit bis zu 5,7 t MTOW starten. Bei extensiver Nutzung könnten die Lärmschutzziele des aktuellen Entwurfs der Lärmaktionsplanung 2024 beeinträchtigt werden. Details müssten in einem gesonderten Lärmgutachten bewertet werden.

3. Abwägungsausfall zu Stadtoase ohne Pegelbegrenzung

Hinsichtlich der Ausweisung der Gebiete SB52 und SB53 scheint ein Abwägungsausfall vorzuliegen. Dem Entwurf der Lärmaktionsplanung 2024 kann nicht entnommen werden, warum eine Ausweitung der Ruhigen Gebiete im Vergleich zum Lärmaktionsplan 2014 erfolgt ist. Entsprechend kann die Aussage im Entwurf der Lärmaktionsplanung nicht nachvollzogen werden, dass die Veränderungen des Zuschnittes der Ruhigen Gebiete SB52 und SB53 auf den Flächendarstellungen des aktuellen Flächennutzungsplanes beruhen. Unseres Erachtens werden die Darstellungen des Flächennutzungsplanes in den o.g. Gebieten nicht annähernd berücksichtigt.

Bei interessengerechter Abwägung hätten die Ersteller des Entwurfs der Lärmaktionsplanung zu dem Schluss kommen müssen, dass der L_{DEN} -Pegel von 65 dB(A) auf den Flächen SB52, SB53 und SB34 nicht eingehalten werden kann. So erkennt der Entwurf der Lärmaktionsplanung an anderer Stelle an, dass beispielsweise neben Industrie- oder Hafenflächen oder im direkten Einfluss von Straßen mit hohen Verkehrszahlen Pegelgrenzen oberhalb von 65 dB(A) zu finden seien. Im Bereich der Flughafenbetriebsflächen erfolgt diese Auseinandersetzung mit der bestehenden Nutzung nicht. Stattdessen findet sich lediglich der Hinweis, dass u.a. in der Umgebung des Flughafens einzelne Gebiete in ihrer Kategorie verändert worden bzw. ihr Schutzanspruch gesenkt wurde. Dadurch sei sichergestellt, dass die bestehenden Unternehmen in ihrem genehmigten Betrieb und der gesetzlich vorgeschriebenen Entwicklungsmöglichkeit bei einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) nicht eingeschränkt werden. Inwiefern die Entwicklungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt sein können, erläutert der Entwurf der Lärmaktionsplanung hingegen nicht.

4. Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung Verkehrsflughafen Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft

Mit dem Flughafen Bremen steht eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung, die erhebliche Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Bremen und die Region hat. Dementsprechend wurde im Koalitionsvertrag verankert, dass Flächen auf dem Flughafengelände im Zuge des Erweiterungsbedarfes von Airbus erschlossen werden sollen. Diese Möglichkeit ist durch die Ausweisung von Ruhigen Gebieten auf den Flächen SB52 und SB53 erheblich beeinträchtigt. Die Lärmaktionsplanung widerspricht daher den Inhalten des Koalitionsvertrages.

Der Koalitionsvertrag ist abrufbar unter <https://www.spd-land-bremen.de/Binaries/Binary8460/Koalitionsvertrag-2023-final-mit-U.pdf>.

5. Fehlende Eignung als Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)

Die Flächen SB52 und SB53 sind bereits aufgrund der aktuellen Nutzung nicht geeignet, die mit der Lärmaktionsplanung verfolgten Ziele zu erreichen. Landwirtschaftlich genutzte Flächen können nicht gleichzeitig der Naherholung dienen. Eine Nutzung durch Menschen im Zuge der Naherholung z.B. aufgrund der Nutzung als Ort zum Spaziergehen, Spielen oder Hunde ausführen, wäre mit der Nutzung als landwirtschaftliche Flächen nicht vereinbar. Auf den Flächen verweilende Tiere würden durch Spaziergänger oder freilaufende Hunde gestört werden.

Überdies sind insbesondere die als Stadtoase ausgewiesenen Gebiete SB52, SB53 und SB34, aber auch die von den Flughafenbetriebsgelände weiter entfernt gelegenen Gebiete wie SB33 und SB38 bereits aktuell u.a. durch den Fluglärm der den Flughafen Bremen an- und abfliegenden Luftfahrzeuge durch Lärm beeinträchtigt. Insofern ist es fragwürdig, ob diese Bereiche geeignet sind, dem Ziel der Naherholung dienen zu können.

Wir erlauben uns den Hinweis, dass das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bzw. die Deutsche Flugsicherung GmbH sowie die Landesluftfahrtbehörde bei der Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation zu beteiligen ist. Überdies nehmen wir diese Stellungnahme zum Anlass, Sie zu bitten, uns bei zukünftigen Planungen direkt als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Gerne erläutern wir Ihnen unsere Bedenken in einem persönlichen Gespräch.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Vorschlag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, um den Lärmaktionsplan 2024 für Bremen zu ergänzen:

Am 03.04.2024 wurden in der 173. Sitzung der Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen die Anpassung der Sichtflugverfahren in östliche Richtung am Bremer Flughafen beraten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, die Sichtflugverfahren gemäß der vorgestellten Verfahren zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen.

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

Im Folgenden finden Sie die Rückmeldungen zu den zuvor dargestellten Stellungnahmen:

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
1	Borgfeld	Der Beirat Borgfeld nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Kenntnis.	
2	Burglesum	Der Beirat Burglesum nimmt den Lärmaktionsplan mit dem Hinweis, dass es kritisch betrachtet werden müsse, dass nur theoretischer Lärm ermittelt wurde, zur Kenntnis. Der Beirat ist aufgrund der vorgestellten Methoden jedoch ernüchtert, da viele individuell Fälle in dieser Form nicht betrachtet werden.	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Lärmkartierung als Hauptgrundlage der Lärmaktionsplanung basiert tatsächlich auf berechneten Lärmimmissionen. Auch in anderen Regelwerken zum Immissionsschutz werden in erster Linie berechnete Werte herangezogen. Das liegt in erster Linie an Einflussgrößen wie z.B. Niederschlag, Wind, Schwankungen im Verkehr aufgrund bestimmter Wochentage/Ferien/Baustellenumleitungsverkehre. Bei einer Berechnung werden über das Jahr gemittelte Werte herangezogen. Die Lärmaktionsplanung zielt auf gesamtstädtische Maßnahmen zur Entlastung der am meisten betroffenen Anwohner:innen ab. Einzelbeschwerden zu z.B. einzelnen Betrieben, Geschwindigkeitsüberschreitungen in konkreten Straßenzügen u.ä. können dagegen nur im Einzelfall geprüft, nicht aber über die Lärmaktionsplanung gelöst werden. Da die Lärmaktionsplanung keine eigene Rechtsgrundlage darstellt, muss zudem die bestehende Gesetzgebung und die gesetzlichen Anforderungen an Maßnahmen (z.B. die Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen) berücksichtigt werden.</p> <p>Individuelle Beschwerden aus den beiden Stufen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden aber soweit möglich an die zuständigen Stellen zur Bearbeitung gegeben. Dies passiert auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung regelmäßig.</p>
3	Findorff	Der Fachausschuss „Bau, Umwelt, Klima und Verkehr“ des Stadtteilbeirates Findorff nimmt die im Betreff genannte Angelegenheit zur Kenntnis.	
4	Gröpelingen	1. Die Lärmaktionsplanung wird im vorliegenden Entwurf vom 04.04.2024 als unzureichend für den Stadtteil Gröpelingen - insbesondere	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Ablehnung des Entwurfs zum Lärmaktionsplan wird zur Kenntnis genommen.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		für den Ortsteil Oslebshausen - abgelehnt.	
		2. Der Senat wird aufgefordert eine Entwicklungsstrategie für Gröpelingen zu entwickeln, die zu einer Sozial-, Umwelt- und Ökonomiegerechtigkeit innerhalb der nächsten 5 Jahre führt.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Forderung geht weit über die Möglichkeiten eines Lärmaktionsplanes hinaus, siehe dazu auch die Ausführungen zu den folgenden Forderungen. Lärm ist einer von zahlreichen Faktoren für die beschriebene Problematik. Die Forderung ist an anderer Stelle zu positionieren.
		3. Der Senat wird aufgefordert die große Anzahl anlaufenden Planungen zu Stahlwerken, Schrottumschlag, Bahnwerkstatt etc. sowie den in Fertigstellung begriffenen Projekten wie A 281, Klärschlammverbrennungsanlage etc. zusammen mit dem Lärmaktionsplan mit dem Ziel abzustimmen, langfristig – also innerhalb der nächsten fünf Jahre - einen maximalen nächtlichen Geräuschpegel von 40 db(A) entsprechend der Empfehlung des Sachverständigenrats für Umweltfragen einzuhalten.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die beschriebenen Vorhaben unterliegen eigenen Genehmigungsverfahren und Rechtsgrundlagen. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage dar und kann insofern die bestehende Gesetzgebung nicht in Form strengerer Maßnahmen einschränken. Siehe dazu auch unser Schreiben zum Beschluss des Beirats Oslebshausen mit der Forderung zur Erarbeitung eines Lärmkatasters. Dort wird die rechtliche Problematik geschildert. Bei den genannten Werten von 40 dB(A) in der Nacht handelt es sich um Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen. Aus diesen lassen sich keine rechtlichen Ansprüche ableiten. Ein Wert von 40 dB(A) in der Nacht wie gefordert für die Summe aller Lärmquellen erscheint nach hiesiger Auffassung in einer Großstadt für nicht realisierbar. Dazu müsste massiv in die Rechte der Bevölkerung (Fahrverbote u.ä.) eingegriffen werden. Der Lärmaktionsplan hat sich an die bestehende Gesetzgebung zu halten. Diese sieht den o.g. Immissionsrichtwert z.B. rein für Gewerbelärm nach TA Lärm in Allgemeinen Wohngebieten vor. In Mischgebieten darf dieser Wert bereits mit Werten von 45 dB(A) überschritten werden. Für Verkehrslärm in der Bauleitplanung gilt nach DIN 18005 als Orientierungswert bereits in Allgemeinen Wohngebieten ein Wert von 45 dB(A). Die Neuausweisung von Wohnnutzung in Bremen ist nach derzeitigem Stand sogar bis zu einem nächtlichen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) in Kombination mit passivem Schallschutz möglich.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>4. Der Senat wird aufgefordert, konkrete Maßnahmen zur Lärminderung für die kommenden fünf Jahre zu benennen, zu planen und zu beschließen und insbesondere mit der mit der Lärmsanierung des Ortsteils Oslebshausen umgehend zu beginnen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wie dem Beirat mehrfach, zuletzt im Schreiben zum Beschluss Lärmkataster, mitgeteilt, sieht die Senatorin für Umwelt nachzeitigem Stand keine Möglichkeit, auf Basis des Immissionsschutzrechtes weitere Verbesserungen herbeizuführen. Die Betriebe im Umfeld des Industriehafens arbeiten nach unserem Kenntnisstand entsprechend ihrer Genehmigung. Konkrete Hinweise auf Abweichungen oder Überschreitungen der Immissionsrichtwerte durch einzelne, konkrete Betriebe, können weiterhin jederzeit der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen mitgeteilt werden. Dann wird geprüft, ob ggf. Anordnungen zu treffen sind.</p>
		<p>5. Der Senat wird aufgefordert Verhandlungen mit der Firma ArcelorMittal vor dem Hintergrund der gewährten Subventionen und der Firma Alstom angesichts der Vermietung der Flächen zur Einrichtung des EBN-Servicecenters zu führen, für bessere Immissionswerte zu sorgen, als sie rechtlich vorgeschrieben sind.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Einhaltung von Werten unterhalb der Immissionsrichtwerte kann weder auf Basis des Immissionsschutzrechtes noch auf Basis des Lärmaktionsplans, welcher keine eigene Gesetzgebung darstellt, eingefordert werden. Für derartige Maßnahmen sind z.B. finanzielle Anreize vorzusehen. Die Senatorin für Umwelt ist, wie in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs beschrieben und im in der Antwort zu 3 beschriebenen Schreiben erläutert, gerne bereit, im Rahmen eines weiteren Austausches Maßnahmen und Möglichkeiten zur Reduzierung der Belastung des Stadtteils zu diskutieren und zu erarbeiten. Auf Basis des Immissionsschutzrechtes sehen wir derzeit nur geringe Möglichkeiten. Empfehlungen zu weiteren über die Gesetzgebung hinausgehenden Maßnahmen werden in Genehmigungsverfahren dennoch regelmäßig ausgesprochen und versucht, die Vorhabenträger:innen für die Situation zu sensibilisieren.</p>
		<p>6. Der Senat wird aufgefordert, des Weiteren die im folgenden aufgeführten 22 Forderungen umzusetzen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Antworten zu den einzelnen Forderungen finden Sie im Folgenden. Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir Forderungen, die nicht den Lärmaktionsplan betreffen, in diesem Rahmen unter Umständen nicht berücksichtigen können. Wenden Sie sich zu den jeweiligen Fragestellungen bitte an die zuständigen Ressorts. Neben den folgenden Ausführungen wird es ein Antwortschreiben geben, das einzelne Themenschwerpunkte ggf. noch einmal aufgreift.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>1. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan einen konkreten zeitlichen Pfad mit Angabe von verbindlichen Jahreszahlen und einheitlichen Auslösewerten festlegt, wie die Vorgaben des Sachverständigenrats für Umweltfragen und der WHO umgesetzt werden. Konkret müssen beim vorliegenden Lärmaktionsplan nach über 20 Jahren EU-Umgebungslärmrichtlinie die Werte von ganztags 50 db(A) und nachts 40 db(A) als Auslösewerte anerkannt werden.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Bei den genannten Auslösewerten handelt es sich um Empfehlungen verschiedener Expert:innengremien. Sie haben aber keinerlei gesetzlichen Charakter und können insofern für die Stadtgemeinde nicht als verbindliche Vorgabe herangezogen werden. Nach derzeitiger Gesetzgebung sind auch beim Neubau weiterhin deutlich höhere Lärmpegel erlaubt. Eine rechtliche Möglichkeit, die vom Gesetz zugesagten maximal erlaubten Lärmpegel einzuschränken, ist nicht vorhanden. Es wären Gesetzesinitiativen der Länder und des Bundes nötig, die bestehende Gesetzgebung an die genannten Auslösewerte anzupassen. Eine Umsetzung der vom Beirat geforderten Lärmpegel von 50 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht erscheinen ohne massive Einschränkungen des KFZ- und Schienenverkehrs in einer Großstadt wie Bremen nach hiesiger Auffassung als unrealistisch.</p>
		<p>2. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine konkrete Strategie festlegt, wie die Zusammenarbeit der Ressorts mit dem Ziel des Lärmschutzes effektiv und effizient gestaltet wird und wie die sehr gute Verhandlungsposition der Stadt Bremen bzw. des Landes Bremen als Grundstückseigentümerin und/oder Subventionsgeberin genutzt wird, um Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche weit hinausgehen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die vom Beirat genannten Forderungen sind Teil der Planungen in Kapitel 9.2.4 des Entwurfs zum LAP. Aufgrund der begrenzten Bearbeitungszeit zur Aufstellung eines LAPs können für ein solch komplexes Thema nicht schon vor Aufstellung konkrete Ansatzpunkte genannt werden. Die Problematik für den Stadtteil besteht seit vielen Jahren und bisher wurde auch im Austausch mit dem Beirat kein rechtskonformer Weg zur Lösung der Probleme gefunden.</p>
		<p>3. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, seine</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Beide beschriebenen Projekte sind voneinander und vom Lärmaktionsplan unabhängig laufende Verfahren. Maßnahmen und Möglichkeiten sind im</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Verhandlungsposition sowohl bei der Überlassung der Fläche für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) als auch bei der Gewährung der Subvention an die Stahlwerke (ArcelorMittal) zu nutzen, um konkrete Vereinbarungen zum Lärmschutz herbeizuführen die über das aktuelle jeweils rechtlich erforderliche Maß weit hinausgehen.</p>	<p>Rahmen der dortigen Verfahren von den zuständigen Ressorts zu prüfen. Immissionsschutzrechtlich kann auf die Wahl des Standortes kein Einfluss genommen werden, sofern die Vorgaben der TA Lärm und die baurechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Auch stellt der Lärmaktionsplan keine eigene Rechtsgrundlage dar, auf deren Basis Maßnahmen eingefordert werden könnten.</p>
		<p>4. Mit Priorität allerdings fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass die für die Errichtung des EBN-Servicecenters (Alstom) vorgesehenen Flächen, wie in Teilen bereits in der Planaufstellung zum Bebauungsplan 2434 beschlossen und in Teilen im aktuell gültigen Flächennutzungsplan hinterlegt, als „Grüne Pufferzone“ in Form einer Ausweisung als Wald zur Umsetzung kommen und der Senat insofern sein Versprechen aus dem Koalitionsvertrag 2019-2023 endlich einlöst.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Auf der Grundlage des genannten Bebauungsplans wird mithilfe von Fördermitteln der sog. Klimawald entwickelt. Die grüne Pufferzone wird demzufolge im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten geschaffen.</p>
		<p>5. Außerdem fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen vom Bremer Senat, dass er die übrigen oben angeführten Umsetzungsprobleme unmittelbar abhilft.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 An dieser Stelle wird noch einmal auf die bereits dargestellten Möglichkeiten eines Lärmaktionsplans verwiesen.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>6. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert, dass der Lärmaktionsplan eine Aufstellung der Tabellen 4 bis 20 mit Angaben zu den Belasteten Menschen, Wohnungen, Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern sowie der konkreten namentlichen Benennung der Belasteten Kindertagesstätten, Schulen und Krankenhäusern aufgeteilt nach den Ortsteilen Lindenhof, Gröpelingen, Ohlenhof, In den Wischen und Oslebshausen als Anlage aufführt und dem Stadtteilbeirat zur Verfügung stellt.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die dargestellten Daten entsprechen den gesetzlichen Anforderungen an die Lärmkartierung und werden im Lärmaktionsplan nachrichtlich übernommen. Eine Auswertung der statistisch erhobenen Daten dieser Einrichtungen nach Stadtteil liegen aus vorgenannten Gründen nicht vor. Die Anzahl der betroffenen Einrichtungen richtet sich nach der Nähe der jeweiligen Lärmquellen. Gröpelingen wird demnach, sofern dort vorhanden, ähnlich wie Hemelingen verhältnismäßig viele betroffene Einrichtungen an Autobahnen, Schienenwegen und Gewerbeflächen haben. Kindertagesstätten fallen entsprechend der Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie nicht in die Berichtspflicht. Hier liegen entsprechend für Bremen keine Werte vor.</p>
		<p>7. Insbesondere fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen ausführliche Informationen zur Belastung der Schule Auf den Heuen, der Kindertagesstätte Auf den Heuen und des Diako-Krankenhauses.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wie zuvor beschrieben liegen für die einzelnen Einrichtungen keine konkreten Daten vor. Für die jeweilige Umgebung wurden aber durch unser Haus die ihnen bekannten Langzeitlärmmessungen durchgeführt anhand derer sich die Lärmbelastung abschätzen lässt. Für die Schule und Kindertagesstätte dürfte diese in Bezug auf Lärm von Süden aufgrund der Abschirmwirkung des Gebäudekomplexes Wohlers Eichen deutlich unter den dort gemessenen Werten liegen.</p>
		<p>8. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen kritisiert die mangelhafte Öffentlichkeitsbeteiligung und fordert eine Verbesserung der Prozesse und ein Überdenken der Vorgehensweise. Insbesondere sind die Stadtteilbeiräte in einem strukturierten Format einzubinden.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und eine Transparenz zu gewährleisten wurde die Informations- und Beteiligungsplattform DIPAS Bremen genutzt. Über die Beteiligungsmöglichkeit wurde zur ersten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung über Presseveröffentlichungen in „Die Norddeutsche“ und im Weser-Kurier sowie über die Pressestelle des Senats Bremen und unsere Internetseite zur Lärmaktionsplanung informiert. Zudem wurden bereits mit Schreiben vom 13. Februar 2023 alle Ortsamtsleitungen und Stadtteilbeiräte eingeladen, ihre Stellungnahmen</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>abzugeben und um Weitergabe der Information zur 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung in den Stadtteilen gebeten. Auch uns bekannte Gremien und Lärminiativen wurden über die Beteiligung informiert. Das verwendete Tool hat sich auch in anderen Zusammenhängen bewährt. Für die nächste Lärmaktionsplanung wird die Beauftragung externer Dienstleister:innen mit entsprechenden Austauschformaten geprüft.</p>
		<p>9. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat, dass die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft Terminplan und Maßnahmenpaket mit dem Stadtteilbeirat zeitnahe abstimmt.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 SUKW hat das Anstoßen eines Austausches zu Ansiedlungsstrategien u.a. mit Maßnahmen über die Gesetzgebung hinaus bereits unter Kapitel 9.2.4 des Entwurfs zum LAP angeboten. Die Aufstellung eines Zeitplanes erscheint vor Beschluss des Lärmaktionsplanes für nicht darstellbar, da vor Beschluss des LAPes jederzeit Änderungen möglich sind. Darüber hinaus verweisen wir auf Ausführungen unseres Schreibens zur Forderung nach einem Lärmkataster vom Frühjahr diesen Jahres.</p>
		<p>10. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert die Aufnahme und Berücksichtigung a) sämtlicher Fertigstellungen von Projekten als auch b) sämtlicher absehbarer Projekte mit ihren jeweiligen Auswirkungen in die Lärmkartierung 2022 ein konkretes Maßnahmenpaket mit verbindlichen Terminen im Lärmaktionsplan, wie die Lärmsituation in Oslebshausen in unmittelbarer Nachbarschaft von</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Eine Berücksichtigung geplanter und noch nicht umgesetzter Maßnahmen im Rahmen der Lärmkartierung ist, wie bereits dem Beirat mehrfach mitgeteilt, nicht möglich. Das liegt schon allein daran, dass sich Planungen während der Bauphase aus verschiedenen Gründen ändern oder verzögern können. Nach Fertigstellung der Vorhaben werden alle Projekte, sofern von einer relevanten Lärmbelastung auszugehen ist, ab der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt. Unabhängig davon müssen z.B. gewerbliche Betriebe bereits im Verfahren die Regelungen der TA Lärm beachten, was dazu führen sollte, dass die zusätzliche Belastung im Regelfall gering ist und sich bei der Kartierung nur geringe Änderungen ergeben sollten.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		Industrie (u.a. Stahlwerke, Gewerbe und Häfen verbessert und die Lärmbelastung der hier lebenden Menschen reduziert werden soll.	
		11. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert den Bremer Senat auf, die gewerblich und industriell geprägte Umgebung des Ortsteils Oslebshausen einschließlich der Hafensareale sozial und umweltgerecht mit zeitgemäßen Bebauungsplänen festzusetzen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Planungen in Bezug auf Bebauungspläne wären Teil des in Kapitel 9.2.4 geplanten Austausches zu Ansiedlungsstrategien. Geräuschkontingentierungen werden auch in Bremen bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne mit gewerblicher Nutzung vorgenommen. Die lärmverursachenden Betriebe Gröpelingens sind aber größtenteils bereits im Bestand vorhanden. Ob eine Überplanung bestehender Flächen und eine damit verbundene mögliche Einschränkung des Betriebes durch Kontingente rechtlich möglich ist, wäre im Rahmen des Austausches durch das Bau- und Wirtschaftsressort zu prüfen.
		12. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, bei der Aufstellung der Bebauungspläne das Instrument der Emissionskontingentierung (BImSchG § 50, Umsetzung gemäß DIN 45691) zu nutzen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 siehe vorherige Antwort
		13. Auch fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen, dass der Bremer Senat durchsetzt, dass Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, von den Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der LAP entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für Bürger:innen. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des LAPs bei der Abwägung der verschiedenen Belange zu berücksichtigen hat. Der Lärmaktionsplan stellt aber darüber hinaus keine eigene Rechtsgrundlage dar. Vorhabenträger:innen von gewerblichen Anlagen müssen die baurechtlichen und immissionsschutzrechtlichen Vorgaben (nach TA Lärm)

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			berücksichtigen. Eine weitere Einschränkung über den LAP ist nicht möglich.
		14. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine ausführliche Überarbeitung des Abschnitts 7.2 Nicht bundeseigene Schienenstrecken. Hierbei sind konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen der Hafeneisenbahn vorzuschlagen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Hafeneisenbahn wurde auch in vorherigen Stufen der Lärmkartierung kartiert, allerdings nicht für den Bereich des Industriefhafens, da bisher die Meinung vertreten wurde, dass in dem Bereich die Gewerbebetriebe die Hauptlärmquelle sind und der Rangierbahnhof eine genehmigte Anlage des Eisenbahnverkehrs ist. In Kapitel 7.2 ist dargestellt, wieso bis zur Umsetzung der konkret in der Genehmigung befindlichen Bahnwerkstatt keine Maßnahmen geplant sind. Sollte die Umsetzung der Bahnwerkstatt aus nicht näher benannten Gründen nicht stattfinden, kann unabhängig vom LAP ein Austausch zur Beschwerdesituation der Hafeneisenbahn und möglicher Maßnahmen erfolgen. Für Abschnitte der Hafeneisenbahn außerhalb des Industriefhafens ist uns keine relevante Beschwerdelage bekannt. Beschwerden sind zu richten an den Bahnlärmbeauftragten bei SBMS. Zur Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der Bahnwerkstatt verweisen wir auf das laufende Verfahren bei SBMS.
		15. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung der Einführung des Abschnitts 9 Industrie, Gewerbe, Häfen. Hierbei sind insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen die konkreten planungsrechtlichen Festsetzungen bzw. der Charakter der Nutzungen zu berücksichtigen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Kritik an der Aufführung der Nutzungskategorie Mischgebiet kann <u>nicht</u> nachvollzogen werden. Es wird bewusst die Wohnnutzungskategorie mit dem geringsten Schutzanspruch erwähnt, um aufzuzeigen, dass neu entstehende Betriebe selbst im Mischgebiet Immissionsrichtwerte einhalten müssen, die 10 dB(A) strenger sind als Auslöseschwellwerte vergangener Lärmaktionspläne. In einem reinen oder allgemeinen Wohngebiet wird es daher noch unwahrscheinlicher, dass von neu entstehenden Betrieben eine relevante Pegelzunahme im Sinne des Lärmaktionsplans zu erwarten ist. Zusätzlich wird in Abschnitt 9 das Beispiel der Überseestadt konkret beschrieben. Dort handelt es sich um Mischgebiete und/oder Urbane Gebiete.
		16. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung des Abschnitts Abschnitt 9.1	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Planungen der Stahlwerke in Kapitel 9.1 werden rein informativ dargestellt. Das Genehmigungsverfahren ist eigenständig und unabhängig

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Herausforderung Transformation Stahl. Es sind Maßnahmen zu entwickeln und ArcelorMittal zu vereinbaren, die eine gesunde Koexistenz der Stahlwerke und der Menschen in Oslebshausen ermöglichen. Der Stadtteilbeirat unterstützt die Transformation der Stahlwerke – im Gegensatz zur Ansiedlung des EBN-Servicecenters – ausdrücklich.</p>	<p>vom LAP anzusehen. Im Rahmen des dort laufenden Verfahrens werden auch Aspekte des Lärmschutzes geprüft. Nach derzeitigem Kenntnisstand ist nicht mit erhöhten Schallemissionen durch die Transformation zu rechnen. Kritik am Vorgehen im Verfahren der Stahlwerke ist im dortigen Verfahren anzubringen. Die vorhandenen Probleme und Fragestellungen können nicht im Rahmen des LAP gelöst werden. Wie beschrieben gehen wir von einem TA-Lärm-konformen Vorgehen aus. Die erste Teilgenehmigung zur Umstellung des Stahlwerks auf Lichtbogenofen und Direktreduktionsanlage ist inzwischen erteilt worden.</p>
		<p>17. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine konkrete Aufstellung der konkreten lärmrelevanten Besprechungsergebnisse des Runden Tisches der hieraus folgenden Umsetzungspläne (Termine, Maßnahmen) im Lärmaktionsplan im Abschnitt „Runder Tisch“.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der Bericht zum Runden Tisch wird nach seiner Finalisierung im Ganzen den Teilnehmenden des Runden Tisches zur Verfügung gestellt.</p>
		<p>18. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine objektive Überarbeitung des beschönigend wirkenden Abschnitts im Lärmaktionsplan mit dem klaren Hinweis, dass die vorherrschende und gemessene Lärmbelastung gesundheitsschädlich ist.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die rechtlich anerkannte Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegt bei einer dauerhaften Lärmbelastung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht. Das Zitat Frau Schäfers ist nach unserer Auffassung ohne Zusammenhang so nicht korrekt. Frau Schäfer bezog sich auf die Messungen bei Anwesenheit des Schiffes. Die dort genannten Lärmpegel liegen bei dauerhaftem Einwirken teilweise oberhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Dies wird bei den Ausführungen zu den beiden durchgeführten Messungen ergänzt. Wir haben im Nachgang der Messungen bereits Maßnahmen in Absprache mit dem Betrieb durchgeführt (vgl. Kap. 9.2.3), die nach unserer Auffassung geeignet sind, die Lärmpegel gegenüber der Messung 2021 zu reduzieren.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			Bei Abwesenheit des Schiffes liegen die gemessenen Werte deutlich unter der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.
		19. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert weiterhin vom Bremer Senat, dass das Gesundheitsamt angewiesen wird, kurzfristig Lösungen herbeizuführen und dass Planfeststellungsverfahren, wie das zum EBN-Servicecenter der Firma Alstom eingestellt werden, um nicht fahrlässig einen Fortbestand der Stahlwerke der Firma ArcelorMittal aufgrund des Wettbewerbs um Lärmkontingente („Windhundrennen“) zu gefährden.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Das Gesundheitsamt wurde im Verfahren zum EBN-Servicecenter per Stellungnahme beteiligt. Die Abwägung der Stellungnahme erfolgt im Rahmen des Verfahrens durch die Planfeststellungsbehörde bei SBMS. Dabei ist die bestehende Gesetzgebung zu berücksichtigen. Das Gesundheitsamt hat keine Befugnis, laufende Planfeststellungsverfahren einzustellen.
		20. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine Überarbeitung und Richtigstellung des Abschnitts „Verbesserung Lärmsituation Recyclingbetrieb“.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Beim letzten Besuch im Beirat wurden wir auf die aktuell stattfindende sehr laute Verladung hingewiesen. Wir haben die Situation der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zeitnah mitgeteilt, worauf ein weiteres Gespräch erfolgte. Tatsächlich wurde uns aber von mehreren Seiten nach den in Kap. 9.2.3 beschriebenen Gesprächen mit dem Betrieb von einer deutlichen Verbesserung der Situation berichtet. Dies in Abrede zu stellen, sehen wir kritisch. Es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass die Berücksichtigung der Absprachen mit der Zeit abnimmt und insofern regelmäßiger Gespräche nötig sind. Dies wird im Abschnitt 9.2.3 ergänzt.
		21. Weiterhin fordert der Stadtteilbeirat Gröpelingen den Bremer Senat auf, endlich und umgehend Abhilfe zu schaffen und seiner Fürsorgepflicht nachzukommen.	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Gewerbeaufsicht schöpft bereits die immissionsschutzrechtlich vorhandenen Möglichkeiten aus. Bereits nach dem letzten Beiratstermin gab es erneute Gespräche zwischen Vertreter:innen der Gewerbeaufsicht und des Betriebes. Gerne versuchen wir auch im Rahmen des vorgeschlagenen Austauschs zu Ansiedlungsstrategien die Situation des Recyclingbetriebes zu besprechen. Es ist aber festzuhalten, dass wir auch im Austausch mit anderen

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>22. Der Stadtteilbeirat Gröpelingen fordert eine experimentelle Aufsummierung und Analyse der Wechselwirkungen der unterschiedlichen Lärmemittelen insbesondere für den Ortsteil Oslebshausen zum Gegenstand des Lärmaktionsplans zu machen.</p>	<p>Bundesländern bisher keine rechtliche Möglichkeit zur Lärmreduzierung gefunden haben.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Der Beirat möge die Ziele dieser Aufsummierung näher erläutern. Wie bereits mehrfach beschrieben gibt es keine Rechtsgrundlage für die Beurteilung des Gesamtlärms und die Ergebnisse wären stark abhängig von der Art der Aufsummierung. Rechtliche Forderungen ließen sich daraus erst bei Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung für einen typischen Tag (ohne nächtliche Schiffverladung) ableiten. Dafür gibt es auf Basis der Lärmkartierung und der Messungen auf dem Diako und an Wohlers Eichen keine Hinweise.</p>
5	Hemelingen	<p>Allgemeine Forderungen zum Stand von Bearbeitungen etc.</p> <p>Forderungen zur A1 Anlage 5.2</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Uns als sammelnde Behörde fehlen leider die Möglichkeiten und Kapazitäten, zu jeglicher Eingabe der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung den aktuellen Stand und die Umsetzung der Maßnahme durch die in den Tabellen genannten Stellen zu prüfen bzw. den genauen Stand in Erfahrung zu bringen. Die zuständigen Stellen wurden wie beschrieben informiert und haben teilweise Rückmeldungen gegeben. Die weitere Bearbeitung liegt in der Zuständigkeit der genannten Stellen und ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Der weitere Bearbeitungsstand muss entsprechend selbst bei den entsprechenden Stellen wie z.B. der Gewerbeaufsicht oder dem ASV in Erfahrung gebracht werden.</p> <p>Zu einzelnen Themenschwerpunkten finden Sie im Folgenden weitere Ausführungen.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes: Ein wesentlicher Faktor bei der Dringlichkeitsreihung für die Bundesfernstraßen in Bremen war die Anzahl an vermeintlich Betroffenen und die vermeintlich höheren Immissionswerte aufgrund höherer Verkehrsmengen. Unsere 1. Priorität liegt bei der BAB A1 von Brinkum bis zum Bremer Kreuz. Im Anschluss folgt voraussichtlich die BAB A27. Zur Ermittlung der tatsächlichen Grenzwertüberschreitungen sind Lärmschutztechnische Untersuchungen durchzuführen. Sollte es zu keinen Änderungen in der Priorisierung, aufgrund derzeit unvorhersehbarer</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>Ereignisse kommen, beabsichtigen wir in den nächsten zwei Jahren mit den Untersuchungen an der BAB A27 im Raum Bremen zu beginnen. Anhand der Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchung werden wir prüfen, inwieweit und in welcher Ausgestaltung Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden können, da eine Lärmsanierung lediglich als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden kann.</p>
		<p>Forderungen von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Anlage 5.3</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan ist sehr detailliert das Vorgehen in Bezug auf Geschwindigkeitsreduzierungen auf stadtbremischen Straßen beschrieben. Aufgrund der Vielzahl an Straßen mit sehr hohen Beurteilungspegeln wurden zunächst diejenigen 11 aus Tabelle 22 ausgewählt, für die die Zahl der Betroffenen am höchsten ist und eine Prüfung auf Umsetzbarkeit von Tempo 30 am realistischsten erscheint. Sollten alle 11 Straßenabschnitte bereits innerhalb der Zeit bis zur Aufstellung des nächsten Lärmaktionsplans geprüft worden sein, können weitere Abschnitte geprüft werden. Auch hier liegt die Priorität auf den Straßen mit den meisten Betroffenen. Sofern nicht anders angegeben, fallen die Straßen, auf die im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung verwiesen wird, nicht unter diese am meisten betroffenen Streckenabschnitte.</p>
		<p>Forderungen nach Lärmschutz an bundeseigenen Schienenwegen aus Anlage 5.4</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Lärmschutz an bundeseigenen Bahnlinien erfolgt, wie in Kap. 7.1 beschrieben, im Regelfall nach dem Konzept der freiwilligen Lärmsanierung an Schienenwegen, wobei feste Auslösewerte gelten, ab denen Maßnahmen durchgeführt werden. Die Einflussmöglichkeiten der Stadtgemeinde auf die Bearbeitungsreihenfolge seitens der Deutschen Bahn sind sehr begrenzt. Die Abarbeitung erfolgt deutschlandweit zentral nach einem festen Konzept. In Bremen fand bereits eine Prüfung des gesamten Schienennetzes nach den damals geltenden Lärmsanierungswerten statt. Aus dem Grund ist, wie in den Anmerkungen zur 1. Öffentlichkeitsbeteiligung beschrieben, nach derzeitigem Stand nicht mit zeitnahen Umsetzungen weiterer Maßnahmen zu rechnen. Nichtsdestotrotz hat sich die Stadtgemeinde sowohl in der ersten als auch</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Nr. 42: Der Beirat fordert die Überarbeitung der Flughafengenehmigung, für die Überarbeitung ist ein Zeitplan vorzulegen. Die Zeiten von 22 Uhr bis 6 Uhr sollen in der neuen Genehmigung zukünftig Flug-frei sein.</p> <p>Nr.44: Der Beirat Hemelingen hält an seinem Beschluss fest. Es sollen keine Ausnahmegenehmigungen mehr erteilt werden. Aufgrund der Beschwerdelage fordert der Beirat die Einrichtung einer festen Messstation im Stadtteil Hemelingen Anlage 5.6</p>	<p>zweiten Beteiligung zum Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes kritisch geäußert und auf Betroffenheiten u.a. in Hemelingen hingewiesen. Konkrete weitere Forderungen seitens des Beirats sind direkt an das Eisenbahnbundesamt oder die Deutsche Bahn zu richten.</p> <p>Die Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation Zu Nr. 42: Die Forderung des Beirats Hemelingen wird zur Kenntnis genommen. Es besteht keine Veranlassung zur Änderung der Flugplatzgenehmigung. Zu Nr. 44: Die Forderung des Beirats Hemelingen wird zur Kenntnis genommen. Es besteht keine Veranlassung, an der bewährten Praxis zur Erteilung von Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen etwas zu ändern.</p> <p>Die Flughafen Bremen GmbH Zu Nr. 44: Die Inhalte unserer bisherigen Stellungnahme haben weiterhin Gültigkeit. Wir weisen erneut darauf hin, dass der mobile Lärmesswagen gerne auch in Hemelingen eingesetzt werden kann.</p>
6	Horn-Lehe	<p>Einstimmiger Beschluss des Fachausschusses Klima, Umwelt und Verkehr des Beirates Horn-Lehe, keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 4 abzugeben. Verweis auf die vier Punkte des Beschlusses vom 02.11.2020 zum Evaluierungsbericht zum Lärmaktionsplan (damals Stufe 3), an denen sich nichts geändert hat.</p> <p>1. Der Beirat Horn-Lehe unterstützt den Antrag des Bürgervereins Horn-</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Wird zur Kenntnis genommen. Antworten im Folgenden.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>Lehe, die Lärmsanierung der Sportanlage Fritzewiese/ Berckstraße in den Lärmaktionsplan 3. Stufe aufzunehmen und – in Umsetzung des Selbigen – eine Übereinkunft mit der Straßenbauverwaltung des Bundes zu treffen, eine Lärmschutzwand entlang der BAB 27 im angrenzenden Bereich der Fritzewiese zu errichten.</p>	<p>Die freiwillige Lärmsanierung des Bundes an Autobahnen wie der A27 dient dem Schutz der Wohnnutzung vor Lärm an Bestandsautobahnen. Sportplätze und sonstige Freiflächen sind von diesem Programm nicht umfasst. Mit einer Lärmschutzwand zum Schutz des Sportplatzes ist daher nicht zu rechnen. Auch die Lärmaktionsplanung der Stadtgemeinde Bremen konzentriert sich vor allem auf die hohen Betroffenenheiten in der Nacht für die dort lebenden Anwohner:innen. Wünsche nach Maßnahmen an Sportanlagen wären an den Senator für Inneres und Sport zu richten.</p>
		<p>2. Zur Reduzierung von Eisenbahnlärm – wenngleich sich dieser in den letzten Jahren durch technische Lösungen (neue Güterwaggons) bereits deutlich reduziert hat – fordert der Beirat Horn-Lehe die Lärmschutzwand an der Berckstraße, die in Höhe des Tunnels zum Sportverein TV Eiche Horn endet, auf der rechten Seite in Richtung Oberneuland weiterzubauen.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 siehe Ausführungen zur freiwilligen Lärmsanierung an Autobahnen. Auch die freiwillige Lärmsanierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes sieht nur Schutzansprüche in Form von aktivem oder passiven Schallschutz für Wohnnutzung vor. Die bestehende Lärmschutzwand endet am Ende der Wohnbebauung.</p>
		<p>3. Ein großes Lärmproblem ist in Horn-Lehe, insbesondere bei Starkwindlagen, die Bundesautobahn A27. Trotz Lärmschutzwänden ist bei nördlichen und östlichen Windlagen der Bereich Lehe (Vorstraßenbereich), bei südlichen und westlichen Winden ist das Wilhelm-Röntgen-Viertel stark</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Forderung wird zur weiteren Prüfung an die Autobahn GmbH des Bundes sowie die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung weitergegeben. Die Möglichkeiten für Maßnahmen an Bundesfernstraßen und Autobahnen sind aufgrund der fehlenden Zuständigkeit, wie im Kapitel 6.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben, für die Stadtgemeinde sehr eingeschränkt.</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>betroffen. Der Beirat Horn-Lehe fordert deshalb von den zuständigen senatorischen Stellen, folgenden Modellversuch zur Lärmreduktion für den Autobahnabschnitt zwischen den Abfahrten Bremen-Überseestadt und Bremen-Vahr durchzuführen: Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 24/7 auf 100km/h. Nach einem Jahr ist die Wirksamkeit dieses Modellversuchs zu überprüfen.</p> <p>4. Der Beirat Horn-Lehe fordert zudem von den zuständigen senatorischen Stellen, dass gemeinsam mit der Bremer Straßenbahn AG nach technischen Lösungen gesucht wird, die das Quietschen der Straßenbahnen deutlich reduzieren – beispielsweise durch Optimierung der Bremsen oder Nachschleifen der Schienen. (einstimmig)</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Aufgrund von Lärmbeschwerden und Hinweisen wurde das Radreifenprofil der neuen Straßenbahnen bereits optimiert und ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes entwickelt. Details sind Kap. 7.3 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan zu entnehmen. Darüber hinaus gehende Beschwerden sind konkret an das Beschwerdemanagement der BSAG zu richten.</p> <p>Stellungnahme der Bremer Straßenbahn AG Der Fuhrpark der BSAG umfasst mehr als 350 Fahrzeuge, darunter derzeit 72 moderne, 2,65 Meter breite Straßenbahnen vom Typ GT8N-2 (»Nordlicht«). Zusammen mit den mehr als 40 ebenfalls 2,65 Meter breiten und 1,50 Meter kürzeren Bahnen vom Typ GT8N-1 bilden sie mit 8 Straßenbahnlinien und circa 110 Kilometern Länge das Rückgrat des ÖPNV in Bremen. Das »Nordlicht« basiert auf der Baureihe Avenio von Siemens Mobility. Es wurde für das Bremer Schienennetz angeschafft. Wie schon beim Vorgängermodell gibt es bei neuen Bahnen eine Anpassungsphase zwischen Bahn und Schiene. Dies kann vorab durch den Probetrieb nicht verhindert werden. Mit den gesammelten Erfahrungen des Linieneinsatzes erfolgt eine Anpassung der Räder (Reprofilierung). Diese verbessert die Laufeigenschaften, reduziert damit die Geräuschentwicklung</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<p>und erhöhte die Haltbarkeit der Räder. Ursachen für die Geräusche sind aber auch Verschmutzungen auf den Schienen, die von anderen Verkehrsteilnehmern wie Autos oder Lastwagen auf die Gleise kommen. Zudem sorgen Müll, Dosen, Münzen und andere Gegenstände auf den Gleisen im Bereich von Haltestellen für Schäden an den Rädern der Straßenbahnen. Dies führt letztlich zu einem unrunder Radlauf und damit zu Erschütterungen führt.</p> <p>Zusätzlich werden diverse technische Maßnahmen durchgeführt – wie im Textteil des Lärmaktionsplanes aufgeführt –, um die Geräusche insgesamt deutlich zu reduzieren. Ein Beispiel daraus: »Um die Lärmentwicklung aus dem Kontakt von Rad zur Schiene beim Nordlicht zu reduzieren, wurden die Fahrzeuge mit einem veränderten Radreifenprofil ausgestattet. Zudem wird ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes mithilfe von zusätzlichen Sensoren gestartet. Dieses liefert aktuelle Daten zum Zustand der Lauffläche des Rades und erlaubt damit – bei Bedarf – eine frühzeitige Überarbeitung abgefahrener Räder. Unabhängig davon werden alle Bremer Straßenbahnen mit Radabsorbieren ausgestattet.</p>
7	Huchting	<p>1. Bereich der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8</p> <p>Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien werden Wohn- und Nutzungsbereiche von zusätzlichem Lärm betroffen. Lärmschutz ist nur an wenigen Stellen im Trassenverlauf Willakedamm bis zur Straße Neuer Damm vorgesehen. Andere Bereiche sollen ohne Lärmschutz auskommen müssen. Dabei nähert sich die Straßenbahn in verschiedenen Bereichen sehr stark der Bestandsbebauung. Dies</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Verlängerung einer Straßenbahnlinie ist als Neubau eines Schienenweges anzusehen. Dabei sind die Anforderungen der 16. BImSchV zu betrachten. Durch den Neubau können Ansprüche sowohl auf aktiven als auch passiven Schallschutz bestehen. Ein Anspruch besteht bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in §2. Evtl. vorhandene Ansprüche sind im Verfahren zum Ausbau zu klären und können nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden, da dieser keine eigenständige Rechtsgrundlage darstellt.</p> <p>Die Bremer Straßenbahn AG Die Belange des Lärmschutzes sind im Vorfeld in umfangreichen Planungs- und Planfeststellungsverfahren geplant, geprüft und festgelegt worden. Zusätzlich unternimmt die BSAG diverse technische Maßnahmen – wie im Textteil des Lärmaktionsplanes aufgeführt –, um die Geräusche insgesamt deutlich zu reduzieren durchgeführt. Ein Beispiel daraus: »Um die</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		<p>hat unmittelbare Lärmimmissionen für die Betroffenen zur Folge. Daher sind die Trassenverläufe in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.</p> <p>2. Kirchhuchtinger Landstraße im gesamten Verlauf</p> <p>Das Verkehrsaufkommen hat sich in den vergangenen Jahren immens erhöht. Die Lärmimmissionen haben äquivalent zugenommen. Aus diesem Grunde ist der Bereich Kirchhuchtinger Landstraße in Bezug auf Lärmschutz zu überprüfen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.</p>	<p>Lärmentwicklung aus dem Kontakt von Rad zur Schiene beim Nordlicht zu reduzieren, wurden die Fahrzeuge mit einem veränderten Radreifenprofil ausgestattet. Zudem wird ein Pilotprojekt zur Überwachung des Radreifenzustandes mithilfe von zusätzlichen Sensoren gestartet. Dieses liefert aktuelle Daten zum Zustand der Lauffläche des Rades und erlaubt damit – bei Bedarf – eine frühzeitige Überarbeitung abgefahrener Räder. Unabhängig davon werden alle Bremer Straßenbahnen mit Radabsorbieren ausgestattet.</p> <p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Es besteht kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstraßen. Eine Möglichkeit zur Reduzierung der Betroffenheiten ist die Prüfung auf Ausweisung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen. In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt. Diese sind in Tab. 22 dargestellt.</p>
8	Obervieland	Der Beirat Obervieland hat sich im Rahmen seiner Gremienarbeit mit der Vorlage befasst und nimmt diese zur Kenntnis.	
9	Osterholz	Der zuständige Ausschuss für Klimaschutz, Bau, Verkehr, Umwelt und Stadtteilentwicklung nimmt die Phase 4 des Lärmaktionsplan einstimmig zur Kenntnis	
10	Schwachhausen	Folgende Straßen sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden, um die Einführung eines	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 In Kapitel 6.2.1 des Entwurfs wird das Vorgehen in Bezug auf Tempo 30 sehr ausführlich dargestellt. Es wurden für die Prüfung auf T30 aus</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
		Geschwindigkeitslimits von 30km/h zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> · Schwachhauser Ring; · Schwachhauser Heerstraße ab Kurfürstenallee stadtauswärts (gesamtheitliche Betrachtung), um einen Lückenschluss herzustellen, da in diesem Teil der Schwachhauser Heerstraße bereits in einzelnen Streckenabschnitten bzw. zu bestimmten Zeiten Tempo 30 ausgewiesen ist. 	Lärmschutz zunächst die Straßen mit der höchsten Betroffenheit in Bremen ausgewählt.
11	Flughafen Bremen	1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen a. Flächennutzungsplan	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Entsprechend Ihres Hinweises, dass Flächen teilweise landwirtschaftlich genutzt werden und dies nicht der Definition der Stadtoase im LAP-Entwurf entspricht, werden die folgenden Gebietsdefinitionen im LAP 2024 festgelegt:</p> <p>Kategorie 1: Ruhiger Landschaftsraum bis 50 dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 30 ha (teilweise in Verbindung mit dem Umland) mit einer aktuellen Belastung im LDEN bis 50 dB(A) <p>Kategorie 2: Wenig belastete Ruhige Gebiete bis 55 dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume größer 3 ha, die Zielgebiete der Naherholung sind, mit einer aktuellen Belastung im LDEN bis 55 dB(A) <p>Kategorie 3: Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)</p>

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			<ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung Kategorie 4: Stark belastete Ruhige Gebiete <ul style="list-style-type: none"> • Städtisch geprägte Grün- und Freiflächen, land- und forstwirtschaftliche oder naturnah geprägte Räume, die Zielgebiete der Naherholung sind, größer 1 ha ohne Pegelbegrenzung
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen b. Bundesverkehrswegeplan 2030	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Trassen liegen im Flächennutzungsplan und Bundesverkehrswegeplan 2023 an jeweils unterschiedlichen Orten. Da der geplante Trassenneubau der B6n noch nicht rechtlich gesichert ist und damit die Dimensionierung und Lage derzeit unbekannt ist, kann eine Berücksichtigung konkreter Planungen erst zukünftig erfolgen.
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen c. Gewerbeentwicklungsprogramm Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Das Gewerbeentwicklungsprogramm wurde bereits berücksichtigt und mögliche Konfliktlagen der Ruhigen Gebiete mit Gewerbeentwicklungspotenzialen wurden überprüft. Gemäß der Immissionsrichtwerte TA Lärm gilt für ein Gewerbegebiet ein Beurteilungspegel für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden von 65 dB(A). Ein Ruhiges Gebiet bis 65 dB(A) ist gleichzusetzen mit dem genannten Immissionsrichtwert für ein Gewerbegebiet. Aus diesem Grund wird keine konkrete Konfliktlage zwischen Ruhigen Gebieten und Gewerbegebieten bei Stadtoasen bis 65 dB(A) im LAP-Entwurf bzw. den „mäßig belasteten Ruhigen Gebieten bis 65 dB(A) im LAP 2024 gesehen.
		1. Widerspruch zu planungsrechtlichen Entscheidungen d. Landschaftsprogramm 2015	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Gebietsdefinition wird im LAP 2024 für „mäßig belastete Ruhigen Gebieten bis 65 dB(A)“ angepasst (siehe Anmerkung zu Nr. 1.a.).
		2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen a. Fluglärmkontur	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Im LAP 2024 wird die Linie der Lärmkontur von 1974 als Begrenzungslinie der beiden Ruhigen Gebiete „Mäßig belastete Ruhige Gebiete bis 65 dB(A)“

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
			(außerhalb der Lärmkontur) und „Stark belastete Ruhige Gebiete“ ohne Pegelbegrenzung (innerhalb des Bereichs der Lärmkontur) festgelegt.
		2. Bestandsschutz des Verkehrsflughafens Bremen b. Nebenstartbahn 23	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Abflüge von Kleinflugzeugen von der Nebenstartbahn 23 erfolgen in Richtung Südwest über unbewohntes Gebiet (Kladdinger Wiesen). Anzumerken ist, dass die Piste 23 jedoch nicht häufig genutzt wird. In die Überprüfung der Ruhigen Gebiete ist die Fluglärmkartierung 2022 eingegangen. Es besteht kein Konflikt mit der Ausweisung der Ruhigen Gebiete.
		3. Abwägungsausfall zu Stadtoase ohne Pegelbegrenzung	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Im Bereich südlich des Flughafens erfolgte die Ausweitung der Gebietskulisse gegenüber der von 2014 aufgrund des Flächennutzungsplans und der Ergebnisse der Lärmkartierung. Pegelbereiche größer 65 dB(A) nach Fluglärmkartierung 2022 liegen nicht im Bereich der Stadtoasen bis 65 dB(A) im Entwurf des Lärmaktionsplans vor. Südlich des Flughafengeländes wurde das Ruhige Gebiet im LAP 2024 so angepasst, dass bauliche Entwicklungen auf dem Flughafengelände nicht behindert werden.
		4. Beeinträchtigung der zukünftigen Entwicklung Verkehrsflughafen Bremen / Koalitionsvertrag für die 21. Wahlperiode der Bremischen Bürgerschaft	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Verankerung im Koalitionsvertrag, dass Flächen auf dem Flughafengelände im Zuge des Erweiterungsbedarfes von Airbus erschlossen werden sollen, nehmen wir zur Kenntnis. Für Ruhige Gebiete mit einer Pegelbegrenzung von 65 dB(A) zu angrenzender gewerblicher Entwicklung seitens Airbus besteht keine Konfliktlage, da der genannte Pegel dem Immissionsrichtwert der TA Lärm von 65 dB(A) für ein Gewerbegebiet entspricht.
		5. Fehlende Eignung als Stadtoase mit Pegelbegrenzung 65 dB(A)	Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Bei der Gebietsausweisung in landwirtschaftlich genutzten Räumen geht es nicht einzig um das Betreten von landwirtschaftlich genutzten Flächen, sondern auch um den Erholungswert durch Betrachtung der offenen Landschaft und der Ruhe im Vergleich zu umliegenden lauterer Stadtgebieten.

Anlage 4: Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan
 4.2 Beteiligung von Stadtteilbeiräten und Unternehmen

Nr.	Stadtteil / Unternehmen	Forderung / Thematik	Anmerkung Behörden
12	DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	<p>Vorschlag der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, um den Lärmaktionsplan 2024 für Bremen zu ergänzen:</p> <p>Am 03.04.2024 wurden in der 173. Sitzung der Kommission zur Abwehr von Fluglärm und Luftverunreinigungen die Anpassung der Sichtflugverfahren in östliche Richtung am Bremer Flughafen beraten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH folgt dabei dem Beratungsergebnis der Fluglärmkommission, die Sichtflugverfahren gemäß der vorgestellten Verfahren zum Herbst/Winter 2024 umzusetzen. Ziel der Anpassung ist eine bessere und vor allem schnellere Trennung zwischen Abflügen nach Instrumentenflugregeln (IFR) und Starts nach Sichtflugregeln (VFR), indem die Sichtabflüge nach dem Start in einer Rechtskurve in Richtung Süden zu den Meldepunkten Sierra 2 und Sierra 1 abdrehen. Durch das frühzeitige Abdrehen werden dicht besiedelte Stadtteile im Osten des Flughafens gemieden, so dass sich die Lärmbetroffenheit insgesamt verringert.</p>	<p>Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, Referat 22 Die Ergänzung wurde in Kapitel 8.2 des Lärmaktionsplans 2024 aufgenommen.</p>