

A n l a g e Nr. 2

Abwägungstechnische Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen
im Rahmen der Information der Öffentlichkeit über den Entwurf zum
Lärmaktionsplan und der
Beteiligung an der Lärmaktionsplanung gem. § 47d Abs. 3 BImSchG

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	---------------------------	---	--

Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange (TÖB)

1.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Nord (DB Services GmbH, Regionalbereich Nord) 19.11.2013	Gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplanes bestehen aus unserer Sicht keine Einwendungen. Unsere Stellungnahme vom 24.10.2013 wurde in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Wir möchten hier nochmals unterstreichen, dass die Deutsche Bahn AG erhebliche Anstrengungen unternimmt, den Lärm zu mindern. Die DB AG hat sich das Ziel gesetzt, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren.		Wir bitten Kenntnis zu nehmen.
2.	Fischereihafen-Betriebsgesellschaft mbH 09.12.2013	Die Geschwindigkeitsreduzierung Am Lunedeich (Deichhämme bis Neufundlandstraße) auf Tempo 30 wurde auf freiwilliger Basis aus Gründen der Verkehrssicherheit betroffener Anlieger eingerichtet, ohne dass daraus Anspruch auf eine dauerhafte Umsetzung herzuleiten ist. Wir behalten uns vor, das Bürger- und Ordnungsamt zu bitten, diese Beschränkung bei Bedarf wieder aufzuheben.	Lärmaktionsplan und –planung verstehen sich auch als Bestandsaufnahme, die lärmrelevante Maßnahmen auflistet. Dabei kommen auch nicht-kommunale Aktivitäten (siehe z.B. auch DB AG) und im Sinne eines integrativen Ansatzes auch Maßnahmen, deren ursächlicher Grund nicht in Lärmaspekten begründet ist (die Begründung Verkehrssicherheit findet sich auch im Kap. 5.8 des Entwurfs zum LAP), in Betracht. Da eine Geschwindigkeitsreduzierung auch zur Verminderung der entstehenden Lärmemissionen beiträgt, wurde die umgesetzte Maßnahme, die grundsätzlich auch bei weiteren <u>Lärmkartierungen</u> zu berücksichtigen ist, aufgeführt. Das Aufzählen erfolgte nicht mit der Intention, diese Beschränkung dauerhaft festzuschreiben, dies wird in der endgültigen Version durch textliche Anpassungen deutlich gemacht. Die Betroffenheitsanalyse nach der Lärmkennziffer	Der Äußerung wird durch textliche Anpassungen im Lärmaktionsplan Rechnung getragen. (s. Kapitel 5.2.4 LAP)

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			und die Wirksamkeitsbetrachtung die aufgrund der geringen Anzahl von Anwohnern nur geringe Betroffenheiten und Auswirkungen der Maßnahme ergaben, unterstützen dieses Vorgehen.	
3.	Industrie- und Handelskammer Bremerhaven 18.12.2013	<p>...der Magistrat der Seestadt Bremerhaven hat am 07.12.2013 den Entwurf des 2. Lärmaktionsplans vorgelegt. Dieser basiert auf den Strategischen Lärmaktionskarten, die gemäß der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie erarbeitet wurden. Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans untersetzt die Strategie- und Handlungsansätze der Strategischen Lärmaktionskarten mit konkreten Maßnahmen zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Außerdem wurden gemeinsam mit der Stadtgemeinde Bremen für das Land Bremen Kriterien für die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ erarbeitet.</p> <p>Im Hinblick auf die Vorgaben der europäischen Umgebungslärmrichtlinie kann die Industrie und Handelskammer notwendige Maßnahmen zur Lärmreduktion auch in Bremerhaven nachvollziehen. Diese dürfen jedoch nicht die Entwicklungschancen der Unternehmen des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven einschränken. Wir würden auf Anreize zur Lärmreduktion und freiwilliges Engagement der Wirtschaft setzen, welches auch nachhaltig zur Lärmreduktion beitragen kann, anstelle von Reglementierungen.</p>	<p>Aufgrund der über die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung hinausgehenden Immissionsrichtwerte der TA-Lärm sind derzeit keine weitergehenden Beschränkungen oder Forderungen durch den Lärmaktionsplan angedacht. Bei Wirtschaftsbetrieben betreffenden Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden und werden sowohl die jeweiligen Betriebe als auch die Gewerbeaufsicht eingebunden.</p> <p>Für die nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremerhaven ist ein Ausgleich zwischen Unternehmen und Anwohnern notwendig. Der Lärmaktionsplan ist als Bestandsaufnahme und durch die thematische Sensibilisierung eine Grundlage dazu. Ein freiwilliges Engagement der Wirtschaft kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten, entbindet aber nicht von der Erfüllung rechtlichen Anforderungen.</p>	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Aufgrund des Modal Splits gehen die höchsten Lärmbelastungen vom Straßenverkehr aus, deshalb ist es aus unserer Sicht grundsätzlich folgerichtig, dass sich viele der geplanten Lärminderungsmaßnahmen auf diesen Verkehrsträger beziehen. Es ist erkennbar, dass auf ein breites und nicht einseitiges Maßnahmenspektrum gesetzt wird.</p> <p>Vor der Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen sollte jedoch ihre Wirksamkeit im Einzelfall überprüft werden, um eine gezielte Auswahl umzusetzender Maßnahmen treffen zu können.</p>	<p>Die akustische Wirksamkeit der Maßnahmen wurde in einer Berechnung durch einen Lärmgutachter untersucht. Zudem gibt es zahlreiche Beispiele und Erfahrungswerte, die in die Entscheidungsfindung einbezogen werden können.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>
		<p>Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) kann es zu Störungen im Verkehrsfluss und durch Verkehrsverlagerungen zu verkehrlichen Überlastungen in anderen Straßen kommen. Gleichfalls ist die Schadstoffbelastung der Fahrzeuge durch die längere Verweilzeit gegenüber der Lärmbelastung in der Stadt abzuwägen. Für Gewerbetreibende stellt eine Behinderung des Kunden- und Lieferverkehrs einen unmittelbaren Standortnachteil dar. Vor diesem Hintergrund fordert die Industrie- und Handelskammer nur einen unverzichtbaren Anteil von Tempo-30 Zonen in Nebenverkehrsstraßen einzuführen und auf einen Verzicht von Tempo-30 Zonen auf Hauptverkehrsstraßen. Nur so wird der Bündelungswirkung der Hauptverkehrsstraßen angemessen Rechnung getragen.</p>	<p>Eine Zonenausweisung auf Hauptverkehrsstraßen ist gemäß StVO nicht möglich. Nach § 45 Abs. 1, 1a und 1b StVO sind Beschränkungen bestimmter Straßen oder –strecken durch die Straßenverkehrsbehörde möglich, u. a. zum Schutz vor Lärm oder aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung. Die Straßenverkehrsbehörde trifft diese Abwägungsentscheidung unter Berücksichtigung und Prüfung der gegenwärtigen Verhältnisse. Ein vorweggenommener genereller Verzicht entspricht keiner sachgerechten Abwägungsentscheidung.</p> <p>Beispiele in vielen Städten zeigen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führen kann. Zudem soll ergänzend die Verkehrslenkung angepasst werden. Mögliche Verdrängungseffekte, unter</p>	<p>Dem Anliegen wird nicht gefolgt.</p>

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Vielmehr sollte – wo möglich – verstärkt auf technische Lösungen wie Lärmschutzwände oder „Flüsterasphalt und Lärmschutzfenster gesetzt werden. Neuen Materialien und Techniken sollte dabei der Vorzug gegeben werden. Zudem merken wir kritisch an, dass ein schlüssiges Konzept zur Finanzierung dieser Maßnahmen fehlt.</p>	<p>Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation waren berücksichtigte Kriterien bei der Auswahl der vorgeschlagenen Temporeduzierungen. Aufgrund der Kürze der Strecken und der Verstetigung sind die erzielten Lärminderungen bedeutender als mögliche höhere Schadstoffbelastungen, bei einem (im Vgl. zur Lärmsituation) geringeren Ausgangsniveau.</p> <p>Tempo 30 als Maßnahme ist eine effektive, vergleichsweise kurzfristig und preiswert umzusetzende Maßnahmen, die bei Straßenarbeiten mit der Verwendung von „Flüsterasphalt“ oder einer sich im Monitoring ergebenden erheblichen Verdrängungswirkung zurückgenommen werden kann.</p> <p>Mit Tempo 30 wird häufig eine verbesserte Aufenthaltsqualität in den Straßen erreicht, mit positiven Auswirkungen für Einzelhandel und Gastronomie.</p> <p>Lärmschutzwände sind für die vorgeschlagenen Tempo 30 Abschnitte nicht umsetzbar.</p> <p>Aufgrund der hohen Kosten ist der Einbau von „Flüsterasphalt“ nur bei ohnehin anstehenden Straßenausbau/-sanierung denkbar. Dabei ist jeweils die Sinnhaftigkeit anhand von Kriterien wie tatsächlich gefahrener Geschwindigkeit, Einbaubedingungen und effizienter Lärminderung zu berücksichtigen.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Vor der Festlegung der „ruhigen Gebiete“ sollte eine umfassende Standortanalyse unter der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Auswirkungen durchgeführt werden, welche die Entwicklungschancen der angrenzenden Unternehmen und des gesamten Wirtschaftsstandorts Bremerhaven berücksichtigt. Die betroffenen Gewerbetreibenden in Bremerhaven und die Industrie und Handelskammer sollten intensiv in die Entwicklungen der Planung und der Maßnahmenentwicklung einbezogen werden.</p> <p>Der Schienenverkehr ist der zweitgrößte Lärmverursacher in Bremerhaven, sodass sich viele der geplanten Lärminderungsmaßnahmen auch auf diesen Verkehrsträger beziehen. Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung des Hafens und somit der Stadt Bremerhaven ist der Schienenverkehr von strategischer Bedeutung. Die Überlegungen den Schienenverkehr in der Geschwindigkeit zu begrenzen, sehen wir sehr kritisch, da bereits jetzt die Auslastung des Schienenverkehrs an Ihre Grenzen gelangt sind. Es ist</p>	<p>Der Einsatz von passivem Lärmschutz sollte als letztes Mittel angesehen werden, da keine Verbesserung der Lärmsituation im Wohnumfeld erreicht wird. Die Auflage eines passiven Lärmschutzprogramms wird im LAP empfohlen. Die Mittel dazu sind in den Haushaltsansätzen zu berücksichtigen.</p> <p>Die endgültige Befassung zur Thematik der „Ruhigen Gebiete“ erfolgt aus systematischen Gründen im Rahmen der Fortschreibung nach Erhalt der Lärmkarten für das bundeseigene Schienennetz. Zur Fortschreibung wird es eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung geben. Die Gewerbetreibenden in Bremerhaven und die Industrie- und Handelskammer sind wie bisher dazu eingeladen, sich daran zu beteiligen. Wirtschaftliche Auswirkungen sind, neben anderen, ein Abwägungsaspekt für die Gebietsausweisung.</p> <p>Durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung StVV – AT 46/2011 vom 01.12.2011 ist der Magistrat der Stadt Bremerhaven aufgefordert, auf eine dauerhafte Halbierung der Fahrgeschwindigkeiten der im Bremerhavener Stadtgebiet verkehrenden Güterzüge hinzuwirken. Die DB Netz steht in einer Stellungnahme der Forderung ablehnend gegenüber: „<i>Geschwindigkeitsbeschränkungen</i>“</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p> <p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		davon auszugehen, dass die Tempobegrenzung zu einer Verlagerung der Verkehrsströme auf der Straße und den damit verbundenen Folgen für Lärm, Straßenverkehrsaufkommen und Schadstoffbelastung kommen würde.	<p><i>hätten erhebliche negative Auswirkungen, da sie zu Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen, Zugtrassen nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden könnten und damit vernetzte Zugsysteme des Schienengüterverkehrs unmöglich gemacht würden. Letztendlich würde dies den Schienengüterverkehr erheblich schwächen und das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene“ würde konterkariert. Im Gegenteil, dies würde zu mehr Verkehr auf die Straße führen. Die Belästigung durch Lärm würde nicht gelöst und stattdessen nur verlagert.“</i></p> <p>Rechtlich besteht zurzeit keine Möglichkeit aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen (wie dies für den Straßenverkehr möglich ist).</p>	
4.	Magistrat Bremerhaven Amt für Straßen- und Brückenbau (Amt 66) 22.11.2013	Bezüglich der Beteiligung des Amtes 66 verweisen wir auf die Vorgespräche. Die Möglichkeiten des Amtes 66, eine Lärmreduktion positiv zu beeinflussen, liegt im Wesentlichen in der Herstellung von glatten Fahrbahnoberflächen beim Neubau und der Sanierung von Straßen. Mit E-Mail vom 15.10.2013 wurden Ihnen geschätzte Kosten für den Neubau im Bereich Hauptverkehrsstraßen zugesandt.	-	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.
5.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Verden- 11.12.2013	Das Gebiet der vorgelegten Lärmaktionsplanung der Stadt Bremerhaven wird im östlichen Bereich von Norden nach Süden von der A 27 durchzogen. Die Zuständigkeit für den Streckenabschnitt der A 27 liegt bei der NLStBV – GB Verden. Zu der von Ihnen vorgelegten Untersuchung neh-	Für die Lärmberechnungen wurde der Fahrbahnbelag mit einem Zuschlag von D_{Stro} von -2 dB(A) berücksichtigt.	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>me ich wie folgt Stellung: Im Rahmen der Grundsanierung wird bzw. wurde ein Fahrbahnbelag mit einem D_{StrO} von -2 dB(A) eingebaut. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen. In den Unterlagen sind weiter keine Maßnahmen im Zuge der A 27 vorgeschlagen worden, somit bestehen gegen die Lärmaktionsplanung im Rahmen meiner Zuständigkeit keine Bedenken. Die von mir zu vertretenden Belange für die A 27 werden nicht unmittelbar berührt.</p>		
6.	<p>BUND Unterweser e.V., auch im Namen des Gesamtverbands Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. 26.11.2013</p>	<p>... diese Stellungnahme geben wir als lokaler Umwelt- und Naturschutzverein und Mitglied des GNUU gleichzeitig auch für den GNUU ab. Wir begrüßen das Vorgehen der Stadt Bremerhaven gegen Lärm. Wir freuen uns, dass neben rein technischen Maßnahmen auch Vorschläge zur Verkehrsreduzierung durch verbesserten ÖPNV und Vorschläge zum Radverkehr und zu zusätzlichen Maßnahmen im Aktionsplan enthalten sind. Bei der E-Mobilität kann eine nachhaltige Verbesserung nur bei Nutzung regenerativer Energiequellen erreicht werden. Der Aktionsplan sollte dahingehend geändert werden.</p>	<p>Um Synergieeffekte mit den Zielen der Seestadt zu erreichen, Klimastadt zu werden und die Luftgüte zu verbessern, ist die Nutzung regenerativer Energiequellen eine wichtige Voraussetzung. Um dies deutlicher zu unterstreichen, wird der Text angepasst. Mit der Ansiedlung von Unternehmen der Offshore-Energie Branche, versucht die Seestadt bereits eine nachhaltige Energiewende voranzutreiben.</p>	<p>Dem Anliegen wird gefolgt. (s. Kapitel 5.6 LAP)</p>
		<p>Als positive Chance sollte die Stadt Bremerhaven die noch auszuweisenden „Ruhigen Gebiete“ sowie den passiven Lärmschutz nutzen. Der BUND Unterweser erwartet hierzu konkrete Handlungen, die zu Verbesserungen für die Bürger führen.</p>	<p>Die Ausweisung der „Ruhigen Gebiete“ erfolgt mit der Fortschreibung zum Bahnverkehr, dabei wird die Öffentlichkeit erneut eingebunden. Die Auflage eines passiven Lärmschutzprogramms wird empfohlen, die Mittel dazu sind in den Haushaltsansätzen zu berücksichtigen.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Einzugehen ist auch auf den Lärm der Autobahn BAB 27. Obwohl auf den Eingangsseiten die BAB 27 als Hauptquelle des Straßenlärms in den meisten Stadtgebieten erwähnt wird, fehlt eine Maßnahmenbeschreibung zur Lärmreduzierung im Aktionsplan. Hier ist dringend nachzuarbeiten. Vorstellbar wären zum Beispiel andere Fahrbahnbeläge in Kombination mit Geschwindigkeitsbeschränkungen (einschl. Überwachung). Im Bereich der Geesteniederung wären außerdem Gras bewachsene Wälle parallel zur Autobahn als Lärmschutz vorstellbar (einfache Wände gehören als störendes Element dort nicht hin; Bäume und Buschbewuchs stören den schützenswerten Charakter der offenen Niederung).</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung hat sich die Ziele gesetzt, prioritär Bereiche zu behandeln, in denen Anwohner von Lärmspitzen [70/60dB(A)] betroffen sind oder die eine hohe Lärmkennziffer aufweisen. Die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen stehen daher gemäß ULR zunächst im Vordergrund. Für die BAB A27 bestehen bereits einige Maßnahmen (Lärmschutzwände, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h). Daher sind trotz der hohen Emissionen anhand der hohen Verkehrszahlen die Immissionen für die Anwohner im Vergleich zu anderen Stadtgebieten geringer, wie anhand der Lärmkennziffer zu erkennen ist. In diesem Sinne sind andere Bereiche zunächst vordringlicher.</p> <p>Weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen haben nur geringe Lärmauswirkungen und würden durch Verdrängungseffekte die Gesamtlärmsituation im Stadtgebiet verschlechtern.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>
		<p>Auf den Lärm durch den Eisenbahnverkehr sind wir wegen der vielfältigen Baumaßnahmen nicht im Einzelnen eingegangen. Auffällig sind für uns jedoch die unterschiedlichen Lautstärkepegel von den verschiedenen eingesetzten Wagontypen. Die Stadt Bremerhaven sollte Ihre Möglichkeiten nutzen und bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Stadtgebiet befahren, auf den ausschließlichen Einsatz lärmreduzierter Wagon-</p>	<p>Durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung StVV – AT 46/2011 vom 01.12.2011 zum Schutz der Bremerhavener Bevölkerung vor Schienenlärm ist der Magistrat der Stadt Bremerhaven aufgefordert, sich für die schnellstmögliche Umrüstung der Güterwagen einzusetzen. Dazu wurden auf verschiedenen Ebenen Schritte unter-</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	---------------------------	---	--

		typen drängen.	nommen (s. Sachstandsberichte), die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise ist ein erster Erfolg.	
--	--	----------------	--	--

Mit Schreiben vom 07.11.2013 wurden nachfolgende Träger öffentlicher Belange zusätzlich beteiligt. Es erfolgte keine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans:

Architektenkammer Bremen, BEAN Bremerhaven, BEG, BIS Bremerhaven, bremenports GmbH & Co. KG, Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (Referat Immissionsschutz), Der Senator für Wirtschaft und Häfen (Abteilungen 1 und 3), Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Hannover), EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Flugplatzbetriebsgesellschaft Bremerhaven mbH, Gemeinde Loxstedt (Fachbereich Bauservice), Gemeinde Schiffdorf, Gewerbeaufsicht des Landes Bremen (Dienstort Bremerhaven)*, Handwerkskammer Bremen (Außenstelle Bremerhaven), Kreishandwerkerschaft Bremerhaven-Wesermünde, Stadt Langen (Allgemeine Bauverwaltung), Stadt Nordenham (Amt für Stadtentwicklung), STÄWOG, Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG

Anerkannte Naturschutzverbände: Naturschutzbund Deutschland (Gruppe Brhv.-Wesermünde e.V.)

Stadtverwaltung: 53*; 58*, 67, 91*, Referat I/8, I/9, Entsorgungsbetriebe Bremerhaven, Seestadt Immobilien

* Diese Ämter oder Träger öffentlicher Belange haben keine gesonderte Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans in der Trägerbeteiligung abgegeben, waren aber über die ämterübergreifende Arbeitsgruppe Umgebungslärm in den Aufstellungsprozess des Lärmaktionsplans eingebunden.

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
-----	------------------------------	---------------------------	---	--

Bürgerbeteiligung				
7.	Kontaktformular vom 20.11.2013	Sehr geehrte Damen und Herren ich hätte mir gewünscht das die Lindenallee komplett eine 30 kmh.Zone geworden wäre.	Eine Zonenausweisung auf Hauptverkehrsstraßen ist gemäß StVO nicht möglich. Gegen die Einführung von Tempo 30 für den Abschnitt zwischen Weserstraße und Vieländer Weg sprechen zudem die Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraße und die Nutzung durch den ÖPNV. Eine Verbesserung der Lärmsituation in diesem Bereich kann sich im Zusammenhang mit Stellungnahme 12 ergeben und wird zusammen geprüft.	Wir bitten, Kenntnis zu nehmen.
8.	Stellungnahme vom 10.12.2013	<p><u>Lotjeweg / Strehlitzer Str</u> Überhöhte Geschwindigkeit Lotjeweg + Strehlitzer Straße Häufiger Lkw-Verkehr auf dem Lotjeweg In Verbindung mit schlechtem Straßenbelag des Lotjewege erhöhte Lärmbelästigung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Lösung wäre Lkw-Verbot im Lotjeweg 2) Radfahrwege + Bürgersteige zur Fahrbahnseite mit Pfosten abgrenzen 3) Strehlitzer Straße einseitig versperren, da Zu- und Ablaufverkehre trotz Verkehrsberuhigung mit erhöhter Geschwindigkeit fahren! 	In der Lärmkartierung wurde der Zustand der Straße teilweise durch Zuschläge berücksichtigt. Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten können nicht berücksichtigt werden, somit spiegeln die Ergebnisse der Lärmkartierung diese Aussagen nicht wieder. Zur objektiven Erfassung der Situation soll daher eine Verkehrszählung mit Lkw-Aufnahme durchgeführt werden. Bei Anhaltspunkten für deutliche Geschwindigkeitsübertretungen, erfolgt eine genauere Klärung in Zusammenarbeit mit dem Bürger- und Ordnungsamt.	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.
9.	12.12.2013	Ergebnisse der Lärmkartierung 2012 Die größte Lärmquelle in Bremerhaven ist die A 27; die ehemalige B 6, die Cherbourger Straße und die Grimsbystraße gehören zu den lauten Lärmquellen.	Gemäß der Umgebungsrichtlinie ist der Lärmaktionsplan ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und –auswirkungen, bei dem für Gebiete von besonderer Bedeutung Prioritäten gesetzt	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Das Wohngebiet Schiffdorfer Damm reicht bis unmittelbar an die meist befahrene Straße in Bremerhaven. Ca. 55.000 Kfz. befahren durchschnittlich täglich diesen Streckenabschnitt der A 27.</p> <p>Die schlampig hergestellten Fahrbahnoberflächen der A 27 in Schiffdorfer Damm entsprechen nicht den Korrekturwerten der D_{StrO} für intakte Fahrbahnen; die Fahrbahnen sind unstreitig schadhaft und verursachen deshalb erhöhte Emissionen. Sie entsprechen nicht der LAI, M OB, ZTV Beton-St B 01 usw.</p> <p>Das hier an die A 27 angrenzende Wohngebiet wird durch den herrschenden Verkehrslärm erheblich belästigt. Ein Lärmaktionsplan ist aufzustellen!</p>	<p>werden, die sich aus der Überschreitung von Grenzwerten oder festgelegten Kriterien ergeben (siehe dazu Kap. 2.4.2 und 4 im LAP). Der Lärmaktionsplan ist für Bremerhaven dabei für den gesamten Ballungsraum aufzustellen, um strategisch den ganzen Stadtraum betrachten zu können. Es erfolgt keine getrennte Aufstellung von Lärmaktionsplänen für ausgewählte Gebiete innerhalb der Stadt. Somit ist der Forderung nach Aufstellung eines Lärmaktionsplans Rechnung getragen.</p> <p>Die für die Lärmkartierung angenommenen Korrekturwerte D_{StrO} wurden von den zuständigen Baulastträgern abgefragt. Für Straßen in kommunaler Baulast erfolgte die Abstimmung mit dem Amt 66, für die BAB mit der zuständigen Niedersächsische Landesbehörde (s. Stellungnahme 5).</p> <p>Gemäß den gesetzten Schwerpunkten für die Lärmaktionsplanung zeigt insbesondere die Lärmkennziffer auf, dass in der Stadt Gebiete mit höherer Priorität vorliegen. (Auch die Berücksichtigung anderer Korrekturwerte würde daran kaum etwas ändern.) Durch die Lärmschutzwände an der BAB A27 und dem Lärmschutzwall an der Poristraße erfolgten bereits Maßnahmen zum Lärmschutz im Wohngebiet Schiffdorferdamm.</p>	

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Voraussetzung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Belästigung durch Verkehrslärm Die Schwellenwerte für Belästigungen liegen bei Mittelungspegeln von 50 bis 55 dB(A); für erhebliche Belästigungen (Gesundheitsgefährdung) sind sie um 10 dB(A) höher; also >60 dB(A). s.SRU 1988</p>	<p>Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) empfiehlt in seinem „Umweltgutachten 2008 – Umweltschutz im Zeichen des Klimawandels“: „Die Lärminderungspolitik der verantwortlichen Akteure auf allen Ebenen sollte darauf gerichtet sein, dass die Lärmbelastung in Wohngebieten tagsüber kurzfristig 65 dB(A) außen und nachts 55 dB(A) außen nicht übersteigt.“ Dem wurde und wird durch die Lärmaktionsplanung und der Auswahl der entsprechenden Auslösewerte unter Berücksichtigung der Gesundheitsgefährdung Rechnung getragen.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>
		<p>Aktionspläne Ruhige Gebiete sind gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Das Gebiet Krankenhaus Reinkenheide einschl. Park sowie Wasserlandschaft und das Waldgebiet sollten zu ruhigen Gebieten erklärt werden! Für das „ruhige Gebiet“ und das angrenzende Wohngebiet zur Autobahn hin sind Aktionspläne aufzustellen.</p>	<p>Die endgültige Befassung zur Thematik der „Ruhigen Gebiete“ erfolgt aus systematischen Gründen im Rahmen der Fortschreibung nach Erhalt der Lärmkarten für das bundeseigene Schienennetz. Zur Fortschreibung wird es eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung geben. Der Vorschlag für das Gebiet Krankenhaus Reinkenheide wird für diese Befassung aufgenommen.</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>
		<p>Es sollte nicht so lange zugewartet werden, bis auch diese Flächen vollkommen verlärmte sind. Eingriffsgrundlage könnte zum Beispiel § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) sein!</p>	<p>Für eine mögliche Anordnung von Beschränkungen sind weitere Aspekte neben der Lärmbelastung in einer Abwägung zu berücksichtigen. (Funktion, Verdrängung etc.) § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO als Eingriffsgrundlage für die Beschränkungen bestimmter Straßen oder –strecken durch die Straßenverkehrsbehörde zum</p>	<p>Wir bitten Kenntnis zu nehmen.</p>

Entwurf zum Lärmaktionsplan/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47d BImSchG

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			Schutz vor Lärm spielte und spielt in möglichen Maßnahmen eine Rolle. Das Bürger- und Ordnungsamt sowie die Straßenverkehrsbehörde werden u. a. auch daher in der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe eingebunden.	
10.	STK Leherheide 11.04.2013	(Einkaufs)-Markt, Ladezone; Lärmquelle LKW und Kühlcontainer Zurzeit steht an der Ladezone ein Holzzaun. Leider reicht dieser Zaun nicht aus, den Lärm zu reduzieren. [Forderung:] Eine vernünftige Lärmschutzwand, auch in ausreichender Höhe.	Der Inhalt der Stellungnahme berührt nicht direkt den Umfang der Umgebungslärmrichtlinie. Zur Verbesserung der Lärmsituation werden aber die Voraussetzungen nach dem Bebauungsplan (-verfahren) geprüft.	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.
11.	STK Lehe 23.04.2013	Ich halte die Lärmbelastung im östlichen Bereich der Eupener Straße für hoch, da dieser Teil sehr oft von Fahrzeugen, die von der Melchior-Schwoon-Straße kommend in Richtung Goethequartier wollen, benutzt wird. Ich möchte besonders auf den schlechten Zustand hinweisen (Kopfsteinpflaster, Absenkungen usw.)	Der Straßenzustand ist durch Kopfsteinpflaster und Unebenheiten gekennzeichnet. Da es im Bereich des Lehetreffs zu einer Verengung und Verschwenkung der Straße kommt, ist einer überhöhten Geschwindigkeit bereits vorgebeugt. Die genannte Straße ist nicht als Straße mit einer täglichen Verkehrsstärke über 1.000 Fahrzeugen erfasst. Daher ist eine Aufnahme der Verkehrsbelastung notwendig. Aufgrund der Bedingungen vor Ort ist diese nicht automatisiert möglich.	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.
12.	STK Wulsdorf 24.04.2013	Lindenallee – Vieländerweg Diese Kreuzung als Abknickende Vorfahrtsstraße ausbauen. Ampeln lassen (Bedarfsampel) für Schüler	Aufgrund der Veränderung der Verkehrsbelastung durch die teilweise Sperrung der Lindenallee für den Kfz-Verkehr im Rahmen der Fertigstellung der Ortsumgehung B 71 erscheint das Vorgehen im Sinne einer Verstetigung	Wir bitten Kenntnis zu nehmen.

Entwurf zum Lärmaktionsplan/ Lärmaktionsplanung – Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 47d BImSchG

Nr.	Beteiligter Schreiben vom...	Äußerungen und Anregungen	Problemanalyse Bewertung von Zusammenhängen	Abwägungs- und Beschlussvorschlag der Verwaltung
			des Verkehrsflusses und den damit einhergehenden verminderten Lärmemissionen durch Beschleunigungsvorgänge sinnvoll. Eine Änderung anhand aktueller Verkehrszahlen unter Berücksichtigung gegenwärtiger Verhältnisse wird geprüft.	